За рулём

ДЕКАБРЬ · 1969 · № 12



Автомотоспорт не знает каникул. В мороз и метель на зимних трассах идет по-летнему жаркая спортивная борьба.



Не смолкает в далекой сибирской тайге шум двигателей. Промышленный Братск связан автомобильным транспортом со многими городами Сибири.

Растет, хорошеет Ленинград. Первые помощники строителям — автомобилисты.

На смену караванам верблюдов в пески Средней Азии уже давно пришла автомобильная техника.

На дорогах Казахстана. Непрерывным потоком идут колонны с зерном.

Фото В. Антонова, М. Блохина, Э. Брюханенко (ТАСС) и К. Удовиченко

УДАРНЫЙ ТРУД — ЛЕНИНСКОМУ ЮБИЛЕЮ

100

Е. Г. ТРУБИЦЫН,
министр автомобильного транспорта РСФСР

Каждый день, приближающий нас к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина, работники автомобильного транспорта России, водители и ремонтники, инженеры и техники, стремятся отметить новыми достижениями в труде, творческими поисками.

Что характерно для соревнования в честь ленинского юбилея? Небывалая активность участников, стремление выявить и реализовать все производственные резервы. На организацию соревнования все глубже влияют принципы экономической реформы, забота об использовании автомобилей с максимальной эффективностью.

Когда у нас заходит речь о том, на кого нужно равняться в юбилейном соревновании, первым по праву называют коллектив Средне-Волжского транспортного управления. Куйбышевские автомобилисты в числе первых выступили инициаторами патриотического движения среди автотранспортных предприятий, взяв обязательство к 1 апреля 1970 года достичь уровня производительности труда, запланированного на конец пятилетки, а к 1 ноября завершить пятилетний план. При этом они на деле показывают, как надо решать задачи, определенные августовским (1968 г.) постановлением ЦК КПСС и Советского правительства об улучшении использования автомобильного парка, — задачи, непосредственно вытекающие из Директив XXIII съезда КПСС. Вот средства, которые позволяют добиваться этого: организация труда на научных основах, ускорение технического прогресса, широкое распространение методов передовиков.

Думаю, не ошибусь, если назову главным резервом высокопроизводительного использования грузового автомобильного парка массовое внедрение автопоездов. Более 10 лет назад первыми повели автомобили с прицепами по дорогам Куйбышевской области Семен Ушмудин и Порфирий Тепляков — ныне Герои Социалистического Труда. С тех пор число автопоездов выросло в 20 раз и теперь составляет почти треть всего парка грузовых автомобилей Средне-Волжского транспортного управления. Такого высокого показателя не знает ни одна транспортная организация в краях и областях РСФСР.

Нередко приходится слышать от руководителей автотранспортных предприятий, что формированию автопоездов препятствует нехватка прицепов и полуприцепов. Действительно, промышленность выпускает их пока мало. Но тем и ценна инициатива куйбышевцев, что, предъявляя требования автомобилестроителям, они не сидят сложа руки, а создают автопоезда своими силами. Только в последнее время они построили более 500 прицепов и полуприцепов. Среди них как универсальные бортовые, так и специальные: самосвальные, низкорамные, фургоны, цистерны. Сейчас эксплуатируется несколько сотен автопоездов грузоподъемностью от 20 до 60 т. Выгоды от их массового применения немалые. Это ускорило развитие централизованных перевозок, на долю которых уже приходится более 75 процентов грузооборота, выполняемого автотранспортными предприятиями управления. А как известно, этот прогрессивный метод организации транспортного процесса дает возможность рационально использовать парк. Только благодаря его внедрению удалось высвободить 1200 грузовых автомобилей.

Опыт куйбышевцев убеждает в особой эффективности автопоездов при вывозке сельскохозяйственной продукции. Вот уже несколько лет в период уборки урожая они не обращаются за помощью к автомобилистам других областей, а обходятся своими силами. Только нынешним летом автохозяйства подготовили для перевозок зерна 1025 автомобилей с прицепами и полуприцепами и подняли производительность парка на 5 процентов в сравнении с 1968 годом.

Когда эта статья увидит свет, один из пионеров вождения большегрузных автопоездов П. Тепляков будет, видимо, близок к завершению личного третьего пятилетнего плана. В счет третьей пятилетки трудятся также В. Феоктистов, Л. Мартын, К. Шифрин. А всего более 50 куйбышевских водителей уже справились с заданиями 1970 года и взялись ознаменовать ленинский юбилей выполнением еще одного пятилетнего плана.

У них много последователей в других областях и краях. С успехом борются за досрочное завершение пятилетки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина шоферы Б. Яшков из Московской области, Б. Калиниченко из Таганрога, Н. Алексеенко из Омской области, И. Макаров из Нижнего Тагила, Н. Чудов из Иваново, С. Мартынов, В. Когтин, С. Верещагин из Ульяновска. Все трудятся бок о бок с молодыми водителями, помогают им советом и делом, учат их передовым приемам вождения автомобилей и автопоездов. Так создаются условия для повторения опыта лучших.

Особенно хорошо проявили себя передовики на перевозках зерна урожая 1969 года. Как не сказать доброго слова об оренбургском шофере Герое Социалистического Труда Ф. Мурсалимове, вот уже второй год подряд доставляющем на автопоезде по нескольку десятков тонн зерна за каждый рейс. Или о водителях из Майкопской автоколонны № 1315 В. Плохотникове, А. Жукове, В. Данильченко, каждый из которых в разгар уборочной страды за смену совершал по три-четыре ездки к хлебоприемному пункту на расстояние 70 километров вместо двух ездок по плану. Или о коллективе Лискинского автотранспортного предприятия (Воронежская область), одним из первых поднявшем знамя соревнования за высокопроизводительное использование автомобилей на вывозке урожая и сдержавшем свое слово.

Работники автотранспорта России вообще внесли немалую лепту в общенародное дело заготовки сельскохозяйственных продуктов. Для их доставки было выделено 130 тысяч автомобилей. Работа спорилась там, где организовали перевозки передовыми методами: по комплексному плану с единым оперативным руководством работой всех автомобилей на территории края, области, района, объединенных в транспортные бригады и централизованные автоотряды; где погодным и иным трудно-

За нашу Советскую Родину!

За рулём

№ 12-декабрь-1969

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

стям шоферы противопоставили настойчивость, точный расчет, где дорожили каждой минутой рабочего времени; где позаботились об условиях для высокопроизводительного труда и нормального отдыха водителей и ремонтников. И здесь опять-таки можно поставить в пример куйбышевцев. Им принадлежит заслуга в организации автогородков — комплексов технических средств и культурно-бытового обслуживания автотранспортников в местах сосредоточения автомобилей.

Верный путь коренного улучшения использования грузовых автомобилей — сокращение их порожних пробегов. Не случайно этот показатель теперь один из основных в социалистическом соревновании автомобилистов.

Здесь, пожалуй, как ни на одном другом участке организации перевозок, важен комплексный, научный подход. Лучших результатов добиваются те, кто взял себе в союзники электронно-вычислительную технику. Сумели же в Средне-Волжском транспортном управлении с ее помощью на основе изучения грузопотоков спланировать 600 рациональных маршрутов. Работающие на них автомобили, доставив груз в намеченный пункт, обязательно загружаются там для движения в обратном направлении.

Большой отряд работников автотранспорта занят перевозками пассажиров. Их задача не только хорошо использовать автобусы и такси, но и главное — лучше обслуживать население. Ведь известно, что от четкости и культуры работы пассажирской службы автотранспорта в какой-то мере зависит настроение и, следовательно, производительность труда людей.

Еще совсем недавно в областном центре и других городах, на автомобильных дорогах Пермской области перевозки пассажиров в автобусах и таксомоторах были организованы плохо. А сегодня на коллективы пассажирских автохозяйств Западно-Уральского территориального транспортного управления обратили внимание автомобилисты других областей.

Опираясь на помощь партийных, советских и профсоюзных организаций, предприятий, они добились немалого. Глубокой заботой о своих земляках проникнуты юбилейные обязательства пермских автотранспортников: сберечь к 1970 году жителям города при поездках на городском транспорте 9 миллионов часов. Как это выглядит на практике? Отталкиваясь от изучения пассажиропотоков и анализа сети автобусных маршрутов, работники пассажирских парков изменили графики и обеспечили регулярность движения, ввели экспрессные и укороченные рейсы, которые пришлись по душе трудящимся при поездках в часы «пик». А там, где потребовалось, открыли новые автобусные маршруты, стоянки такси. Создали центральную диспетчерскую службу, которая оперативно контролирует и регулирует работу автобусов, принимает заказы на таксомоторы, организует их подачу по предварительным заявкам к поездам, теплоходам, самолетам.

Каждый шофер считает теперь делом чести экономно относиться к бюджету времени трудящихся, создавать им максимум удобств при поездках.

Поучителен в этом отношении также опыт коллективов Главленавтотранса и Московского управления пассажирского транспорта. Они тоже активно ищут новые формы улучшения обслуживания населения, работают творчески. Ленинградские автотранспортники не нуждаются в подробной аттестации. Приведу лишь два примера. Недавно чествовали шофера 3-го таксомоторного парка Н. Гаврикова, который первым среди водителей такси Ленинграда завершил пятилетку, причем дал 8300 рублей сверхплановой выручки. У него не было ни одного нарушения правил движения. Он обслуживает пассажиров образцово. Досрочно выполнила свое обязательство в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина бригада шоферов Зеленогорского автобусного предприятия № 2 — П. Тарбышев, Т. Бавыкин и Ю. Ефимов. Уже к 1 июля 1969 года пробег их автобуса ЛАЗ-695Б превысил миллион километров без ремонта кузова. Именно так, рачительно, по-хозяйски надо относиться к технике.

Технический прогресс на автотранспорте, пожалуй, наиболее ярко проявляется в техническом обслуживании и ремонте автомобилей. Поточные линии, посты диагностики, механизированные установки для мойки, подъемно-транспортные установки — таков пейзаж современного автохозяйства. Пейзаж, который не назовешь иначе как индустриальным.

Между техническим уровнем автотранспортного предприятия и использованием автомобильного парка прямая связь. Это хорошо уяснили куйбышевские автомобилисты, которые неустанно заботятся об укреплении производственной базы, внедрении достижений науки в автохозяйствах. За последнее время они израсходовали на строительство и реконструкцию предприятий свыше 20 миллионов рублей. Затраты средств, взятых в основном из фондов развития производства, окупились сторицей. Вырос выпуск автомобилей на линию — важный показатель их использования.

В Куйбышевском автотранспортном предприятии № 3 введена в действие установка для автоматической производственной информации. Пользуясь ее приборами, можно определять перечень и продолжительность технического обслуживания, регистрировать время задержки или опережения работ на постах. Убежден, что такая установка придется по вкусу всем автохозяйствам.

Сегодня вся деятельность автотранспортных предприятий рассматривается через призму экономики. Так диктует хозяйственная реформа. Она побуждает работать с полной отдачей сил, стимулирует улучшение обслуживания предприятий, организаций, строек, населения. Важно сполна использовать предоставляемые ею возможности поощрения коллективов и рабочих, добившихся роста производительности труда, повышения качественных показателей. Умело сделали это Краснодарское транспортное управление и крайком профсоюза. Организуя соревнование в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, они предусмотрели в его условиях премиальную систему для лучших коллективов и шоферов. Хорошо потрудилось предприятие — ему начисляется премия из расчета 1 р. 10 к.— 1 р. 50 к. на одного работающего. Среди шоферов соревнование ведется в двух основных направлениях: за наибольшее число дней пребывания автомобиля на линии и за достижение наивысшего коэффициента использования пробега. Для них учреждено по нескольку первых, вторых и третьих премий, которые выдаются раз в квартал. Причем следует иметь в виду, что это — сверх тех премий, которые предусмотрены самой системой оплаты труда водителей.

Я задержал внимание читателей на этом примере для того, чтобы показать, какой простор для материального стимулирования создает экономическая реформа. А какие возможности появились для оздоровления условий труда, улучшения культурных, жилищно-бытовых условий автотранспортников!

Упомяну лишь одну, очень ценную инициативу, родившуюся в ходе юбилейного соревнования в Ленинграде. Это комплексные планы социального развития коллективов, получившие распространение на автотранспортных предприятиях. Суть их в том, что на основе социологических исследований выработана и претворяется в жизнь широкая программа не только совершенствования техники автохозяйств, но и создания наиболее благоприятных условий труда на каждом производственном участке и рабочем месте, снижения производственного травматизма и заболеваемости, предоставления рабочим и служащим благоустроенных бытовых и санитарно-гигиенических помещений, удовлетворения их культурных запросов, повышения общеобразовательного уровня и деловой квалификации, — словом, создания максимальной заинтересованности в работе.

Выполняя такие планы, ленинградские, куйбышевские, свердловские автомобилисты и другие имеют теперь дома и базы отдыха, турбазы, строят жилье, ясли, детские сады. Значение комплексных планов социального развития трудно переоценить. В выигрыше оказываются все: и предприятия в целом, где неизмеримо повышается технический уровень и растет производительность труда, и каждый член коллектива, получающий выгоды для себя и своей семьи. Важно и то, что это одна из форм привлечения трудящихся к управлению производством, о чем так убедительно говорится в решениях XXIII съезда партии.

И еще об одном добром деле ленинградцев. Речь идет о традиционном празднике «посвящения в рабочий класс» выпускников автомобильного профтехучилища № 31. В этом году, в канун ленинского юбилея он был наполнен новым содержанием: праздник проходил в Разливе, где Ильич 52 года назад скрывался от врагов революции, откуда он руководил подготовкой Октябрьского вооруженного восстания. На этой священной земле напутствуемые ветеранами труда 400 молодых рабочих дали клятву следовать ленинским заветам, отдать свои силы и знания труду на благо Родины.

Для работников автотранспорта нет более почетной задачи, чем в преддверии 100-летия со дня рождения В. И. Ленина достойно выполнить обязательства в честь знаменательного юбилея, завершить задания пятилетнего плана. Пусть опыт лучших коллективов и рабочих станет достоянием всех автомобилистов. Пусть юбилейное соревнование выльется в смотр ударного труда!

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС НА КАМЕ

Автомобилисты-ветераны помнят, конечно, время, когда для перевозки грузов на все про все у нас были горьковская «полуторка», московская «трехтонка» да ярославская «пятитонка». Универсальные бортовые и немного самосвалов. Никаких цементовозов, панелевозов, молоковозов и прочих «возов». Объяснялось это просто. С одной стороны, прежде всего была важна количественная сторона дела, с другой — автомобильная промышленность только набирала темп. И надо отдать должное нашим советским автомобилям, они с честью выдержали экзамен на стройках первых пятилеток, а потом — на фронтовых дорогах.

Послевоенные пятилетки зажгли новые огни на автомобильной карте Родины. Это уже на памяти среднего, если можно так сказать, поколения автомобилистов. Автотранспорт пополняется тяжелыми автомобилями минского и кременчугского заводов, позднее на крупные стройки приходят сверхтяжелые МАЗы (потом — БелАЗы), а для так называемых мелкопартионных перевозок промышленность начинает выпускать автомобили малой грузоподъемности. Все большее применение находят прицепы и полуприцепы. Появляются многочисленные модификации, предназначенные, к примеру, для легковесных грузов, сыпучих, жидких и т. д. Короче, происходит повышение производительности и специализация автомобильного парка, которая обеспечивает и более высокие экономические показатели и лучшее качество перевозок.

Но жизнь не стоит на месте. Быстрое развитие всех отраслей народного хозяйства предъявляет новые требования к автомобильному производству. Министерство автомобильной промышленности осуществляет огромную программу реконструкции действующих и строительство новых автозаводов, ставит на производство новые, современные автомобили. Главным направлением является существенное изменение структуры грузового парка и, прежде всего, увеличение выпуска машин большой грузоподъемности.

В этом году принято решение о строительстве в районах Среднего Поволжья комплекса заводов по производству дизельных автомобилей грузоподъемностью 8—11 тонн (и на их основе — автопоездов до 20 тонн).

Базовой моделью, видимо, будет трехосный 8-тонный грузовик, служащий для работы на всей сети дорог общего пользования. Проектирование его поручено замечательному коллективу Московского автозавода имени Лихачева. Проектирование дизеля возложено на Ярославский моторный завод.

Изготовление этих машин намечается в соответствии с самыми современными принципами технологии и организации производства на комплексе специализированных предприятий, в состав которых войдут автомобильный завод, заводы дизельных двигателей и коробок передач, литья и поковок, колес и рессор и др. Сейчас идет подготовка к проектированию заводов и дополнительных мощностей для производства топливной аппаратуры, клапанов и толкателей, радиаторов и отопителей, амортизаторов, гильз, поршней и поршневых пальцев, кузовной арматуры, метизов, нормалей и других комплектующих узлов и деталей.

Новый комплекс заводов сможет выпускать целую гамму машин примерно таких модификаций: седельный тягач для междугородных и международных перевозок (грузоподъемность поезда 20 т), седельный тягач для местных перевозок (грузоподъемность поезда 16 т), автомобили, самосвалы и шасси, предназначенные для работы без прицепа, и автомобили повышенной проходимости грузоподъемностью 8 т. С дальнейшим улучшением сети дорог соотношение в производстве будет изменяться в пользу тех машин большой грузоподъемности, которых больше всего понадобится для народного хозяйства.

Всесторонне был рассмотрен вопрос о размещении комплекса заводов. В его обсуждении приняли участие плановые, проектные и научные организации. Основные заводы решено строить на территории Татарской АССР с центром в г. Набережные Челны. Ряд специализированных, комплектующих предприятий будет сооружен в соседних областях РСФСР.

Чтобы дать представление о масштабах будущего комплекса, назовем несколько цифр. Он включает шесть основных и около 20 заводов-смежников. На основных предприятиях будет занято свыше 50 тысяч человек, территория стройки превысит 600 гектаров, а в Набережных Челнах по существу вырастет новый город автомобилестроителей.

Вступление в строй нового комплекса скажется и на работе заводов, выпускающих тяжелые и сверхтяжелые автомобили для нужд строительства, горнорудной, лесозаготовительной, нефтяной и газовой промышленности. Они получат возможность более целенаправленно специализировать свои машины и на этой основе повысить их эксплуатационные качества.

А. НЕВЕЛЕВ,
заместитель начальника отдела автотракторного и с/х машиностроения Госплана РСФСР

СЕМИНАР НА ПЛОЩАДИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Автомобиль будущего при высоких скоростных показателях, комфортабельности, — бесспорно, безопасный автомобиль. Каким он будет? Кто может быть испытателем автомобилей? Каким вообще должен быть водитель?

По мнению специалистов, человек — пока самый «слабый» элемент в системе «человек—автомобиль». Но какими все-таки критериями надо руководствоваться при оценке человека в этой системе? В авиации, скажем, существуют аварийные устройства, которые срабатывают вместо пилота. А нужны ли они на автомобиле? Это — только часть вопросов, поставленных в докладах первого научно-технического семинара по теме «Повышение безопасности конструкции пассажирских автомобилей».

В павильоне «Транспорт» Всесоюзной выставки достижений народного хозяйства СССР собрались работники автомобильных заводов, научно-исследовательских институтов, автотранспортных предприятий и Госавтоинспекции. Перед ними выступили с докладами и информационными сообщениями инженеры НАМИ, НИИАТа, НИИавтоприборов.

Очень важна роль статистики дорожно-транспортных происшествий при исследовании безопасности автомобилей. Инженер автополигона НАМИ Р. Фотин продемонстрировал на киноэкране несколько интересных документов, иллюстрирующих эту главную мысль его доклада. Методам оценки максимальной скорости и управляемости автомобилей был посвящен доклад инженера М. Носенкова. Кандидат технических наук Б. Фиттерман рассказал о самоходной лаборатории для исследования управляемости легковых автомобилей, созданной в НАМИ.

Самые разнообразные стороны одного вопроса — безопасности автомобиля — были затронуты в выступлениях других докладчиков. Методику испытаний легковых машин на столкновение с неподвижным препятствием предложил кандидат технических наук К. Гвинерия (автополигон НАМИ). С интересом было встречено сообщение инженера Ю. Тагунова о лабораторных испытаниях кузовов и кабин автомобилей, проводимых в этом же институте. Инженер А. Веселов подробно ознакомил собравшихся с работами, проводимыми на автомобильном заводе имени Ленинского комсомола по повышению безопасности «Москвича».

Участники семинара говорили о необходимости более полно использовать при анализе дорожных происшествий данные медицины, ГАИ, общественности. Признано целесообразным провести опрос на эту тему водителей, читателей журнала «За рулем».

Повышение безопасности автомобиля, в том числе и конструктивной, — сегодня проблема не только государственная, но и интернациональная. В ближайшее время, например, встает конкретная задача разработать нормы на характеристики управляемости автомобиля. Вопрос о нормах будет решаться на экономической комиссии ООН. И это только один из частных вопросов большой проблемы.

В решении научно-технического семинара были отмечены и недостатки, в частности, в координации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по безопасности автомобиля (и даже отсутствие единой терминологии). Сказались они и на организации семинара. Здесь не было представителей автозаводов из Горького и Ижевска, НИИавтопрома, прессы.

Л. ШУВАЛОВ,
инженер

Новости, события, факты

Автомотоклуб и первичная организация

ОБЩЕЕ ДЕЛО

В наши дни на улицах каждого города да и на сельских дорогах можно встретить автомобиль с надписью «учебный». Преимущественно это машины автомотоклубов ДОСААФ. Сотни тысяч шоферов выпускают они ежегодно для армии и народного хозяйства. Есть области и республики, где каждый третий-четвертый водитель — воспитанник автомотоклуба. Неудивительно, что авторитет клубов за последние годы заметно вырос. Заботами партийных, советских органов, комитетов Общества на местах укрепляется техническая база этих ведущих учебных организаций ДОСААФ. Многие из них имеют сейчас просторные, удобные, а главное хорошо оснащенные помещения, располагают квалифицированными кадрами преподавателей, инструкторов. Более чем двадцати автомотоклубам присвоено звание «образцовых». Здесь в широком смысле слова образцово поставлено техническое обучение и военно-патриотическое воспитание будущих водителей.

Законом о всеобщей воинской обязанности на автомотоклубы, как и на другие учебные организации оборонного Общества, возложена подготовка специалистов для Вооруженных Сил СССР.

Но есть и еще одна область, куда могут и должны направить свои усилия автомотоклубы и тем самым еще лучше выполнить благородную задачу по распространению военно-технических знаний и организации оборонно-массовой работы. Речь идет о тесном содружестве клубов с первичными организациями Общества, о всесторонней и конкретной помощи им.

IV пленум ЦК ДОСААФ, обсудивший вопрос о выполнении требований ЦК КПСС и Совета Министров СССР по улучшению деятельности первичных организаций Общества, обратил особое внимание на эту сторону работы учебных организаций.

В практике нередко бывает так: автомотоклуб, спортивно-технический клуб, целиком углубившись в подготовку специалистов, в хозрасчетную деятельность, словно бы не замечает, что вокруг бурлит жизнь, к примеру, молодые рабочие хотят научиться управлять мотоциклом, участвовать в соревнованиях. Они идут к председателю первичной организации ДОСААФ, а тот разводит руками: рад бы помочь, но силенок не хватает — не могу создать секцию, нет руководителя, обращался в автомотоклуб, да получил от ворот поворот. Такая обособленность мешает общему делу.

Конечно, подготовка технических специалистов — главное для автомотоклуба, причем требования к этой работе все время повышаются, ибо усложняется управление техникой. Но интересы дальнейшего размаха оборонно-массовой, спортивно-технической работы в стране требуют, чтобы автомотоклубы и спортивно-технические клубы все без исключения повернулись лицом к низовым коллективам. Здесь по существу во многом решаются вопросы жизненности первичных организаций ДОСААФ.

На этот счет у нас накоплено немало и положительного опыта. Вот Бакинский автомотоклуб. Его связи с первичными организациями прочны и постоянны. Работники клуба — частые гости в средних школах № 68 и 144 Ленинского района столицы Азербайджана. Они помогли ребятам создать автомодельные секции, наблюдают за их работой, организуют состязания. И школьники благодарны наставникам.

Как-то досаафовцы 1-го автопарка Баку решили провести соревнование по двоеборью, а опыта не было. Куда обратиться? Конечно, в автомотоклуб. И тут они нашли полную поддержку. В автопарк был направлен опытный организатор, знающий спорт и судейство. А теперь водители постоянные участники районных и городских состязаний.

Дружит коллектив автомотоклуба с комитетом ДОСААФ Новобакинского нефтеперерабатывающего завода имени Владимира Ильича Ленина. Когда досаафовцы предприятия стали оборудовать учебный пункт для подготовки молодежи к службе в армии, понадобились автомобильные и мотоциклетные узлы и агрегаты, потребовались методические познания, на помощь пришли работники клуба. Помимо того, клуб подготовил специально для заводского досаафовского коллектива группу инструкторов-общественников и тренеров.

Тесные связи у автомотоклуба с организациями ДОСААФ соседних городов — Агдаша, Кюрдамира, Куткашена.

Тон всему задает начальник автомотоклуба капитан запаса К. М. Зейналов. Лет десять назад журнал «За рулем» рассказывал о влюбленном в автомобиль молодом человеке Кемале Зейналове, одном из лучших тогда автораллистов. Приобретенную еще в юности привязанность к технике бывший заведующий гаражом, ныне начальник клуба, сохранил по сей день, дополнив ее с годами опытом и энтузиазмом организатора.

Хорошие связи с первичными организациями установились у Сумгаитского и ряда других клубов республики. Всего же в Азербайджане в прошлом году учебными организациями ДОСААФ подготовлены для первичных организаций Общества многие сотни общественных инструкторов, свыше тысячи спортивных судей.

А вот что можно рассказать о находящемся вблизи Ташкента Янгиюльском автомотоклубе. Здесь контакты с первичными организациями не менее прочные, чем у бакинцев. Начальник клуба бывший военный летчик Николай Трофимович Скубаков является одновременно и председателем городского комитета ДОСААФ. Трудно сказать, следует ли рекомендовать для распространения опыт такого совмещения двух сложных обязанностей, но что в Янгиюле не допущено ошибки — это бесспорно. Заботы начальника клуба — заботы всех его сотрудников. И они приходят на предприятия не просто как автомобилисты, но, главное, как штатные работники оборонного Общества, с которых и спрос особый. Именно по инициативе работников клуба нередко непосредственно на заводах, в учреждениях и учебных заведениях проводятся выездные заседания горкома ДОСААФ, заседания депутатской оборонно-спортивной комиссии горисполкома. А возглавляет эту комиссию не кто иной, как депутат Н. Т. Скубаков.

Следует лишь добавить, что янгиюльский пример в Узбекистане далеко не единичен.

Однако не везде и не всегда учебные организации ДОСААФ, в том числе и автомотоклубы, проявляют глубокий интерес к первичным организациям Общества. Так, в городе Коломне Московской области довелось столкнуться с иной картиной. Во многих первичных организациях, особенно — малочисленных, военно-патриотическая и оборонно-массовая работа почти или совсем не ведется, да и в ряде средних и крупных коллективов из-за отсутствия технической базы молодежь практически лишена возможности изучать военное дело, овладевать военно-техническими специальностями. Уместно предъявить за это претензию горкому ДОСААФ, но там лишь два освобожденных работника, и возможности их весьма ограничены. В то же время в городе несколько учебных организаций Общества, а в них — более семидесяти штатных работников. Вот и возникает вопрос: есть ли у них право стоять в стороне от нужд первичных организаций, оставаться глухими к их запросам, замыкаться в рамках чисто клубных обязанностей? Между тем так оно и есть: десятки квалифицированных, как правило, подготовленных и в политическом, и в военном отношении людей, обязанных болеть за дела Общества, никакого участия в работе первичных организаций не принимают.

Опыт лучших автомотоклубов, как и вообще передовых учебных организаций ДОСААФ, должен стать достоянием всех клубов. IV пленум ЦК ДОСААФ предложил республиканским, краевым и областным комитетам закрепить за каждой учебной организацией, за каждым городским и районным спортивно-техническим клубом несколько первичных организаций для оказания им помощи в техническом обучении членов Общества и оборонно-спортивной работе. Рекомендовано на базе учебных организаций и спортивно-технических клубов шире проводить подготовку общественных инструкторов, тренеров и судей для низовых коллективов по заданиям, утверждаемым обкомами ДОСААФ, а также организовывать два-три семинара, сбора или инструктивно-методических занятия в год с руководителями кружков, тренерами команд.

Участие штатных и спортивно-технических клубов в массовой оборонной работе предполагает самые разнообразные формы. Возьмем такой вопрос. На заводах, стройках, в колхозах, совхозах, учреждениях становится все больше автолюбителей и мотоциклистов. Как правило, это люди, проявляющие творческий интерес к технике. Многие из них охотно откликаются на предложения выступить в соревнованиях, пробегах, технических конкурсах. Опыт привлечения автомотолюбителей показывает, что именно в этой сфере лежат большие возможности для массового развития спорта. Кому, как не нашим клубам,

объединить вокруг себя автомотолюбителей, направить их энтузиазм в нужное русло, помочь разработать интересные маршруты пробегов, трассы и условия соревнований, дать квалифицированный совет, оказать техническую и методическую помощь. Надо ли говорить, какой это даст выигрыш!

Заслуживает всяческой поддержки инициатива тех клубов, которые возглавляют автомотопробеги по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Особенно ценно, когда они совершаются на личных машинах. Естественно, в этом случае участников собирается много. Люди знакомятся с историей своего края, героическими традициями армии и народа. Это дело большой политической важности.

Можно назвать еще один участок, куда необходимо направить усилия работников автомотоклубов. Это средние общеобразовательные школы. В нынешнем году по постановлению правительства в ряде школ вводится преподавание автодела. Особенно нуждаются в помощи сельские школы. Так почему бы автомотоклубам не взять над такими школами шефство.

Передовые наши автомотоклубы служат образцом не только в распространении военно-технических знаний, но и в умелой постановке политико-воспитательной работы среди членов ДОСААФ, молодежи. Первичные организации учатся у таких клубов тому, как лучше организовать военно-патриотическое воспитание, какими формами его обогатить. Чтобы в этом отношении быть примером для первичных организаций, клубы должны сами поднять уровень героико-патриотического воспитания будущих воинов.

Пропаганда заветов В. И. Ленина о защите социалистического Отечества, роли нашей партии в создании и укреплении Советских Вооруженных Сил, требований Закона о всеобщей воинской обязанности — вот куда должны быть направлены усилия педагогов, наставников, пропагандистов, всего общественного актива.

Требуя от наших учебных организаций действенной помощи первичным досаафовским коллективам, мы имеем в виду прежде всего то обстоятельство, что сами первичные организации пойдут навстречу автомотоклубам, будут настойчиво стремиться к укреплению контактов с ними. Хуже всего, если у кого-то появятся иждивенческие настроения, стремление ждать только помощи «извне». Нет, низовые активисты должны сами проявлять больше инициативы, настойчивости, творческой выдумки. Помочь можно только тому, у кого есть желание трудиться совместно. Такое содружество будет плодотворным.

Когда еще и еще раз вчитываешься в Постановление IV пленума ЦК ДОСААФ, вспоминаешь услышанное на нем, анализируешь личные впечатления, полученные во время пребывания на местах, то с неоспоримой очевидностью приходишь к выводу: прочная взаимосвязь между учебными и первичными организациями — одно из важных средств дальнейшей активизации военно-патриотической и оборонно-массовой деятельности нашего Общества.

Подполковник А. МАМАЕВ,
начальник отдела ЦК ДОСААФ

Идет смотр спортивной и оборонно-массовой работы

Слова «смотр», «экзамен» на устах сотен тысяч юношей и девушек. Идет Всесоюзный смотр спортивной и оборонно-массовой работы комсомольских организаций, подготовка к сдаче экзамена по физической и военно-технической подготовке. Каждый член ленинского комсомола должен отчитаться перед товарищами, перед партией, народом за свою готовность к труду и обороне.

За последние годы родилось много нового, интересного в практике военно-патриотического воспитания и технического обучения молодежи. Мы, курские комсомольцы, объявившие военно-техническую двухлетку, чувствуем это особенно остро. Нынешний смотр как раз и является принципиально новым, продиктованным самой жизнью шагом в развитии оборонно-массовой работы.

Подходит к завершению первый этап смотра, который продлится еще несколько месяцев — до весны 1970 года. Нам он представляется наиболее, если можно так сказать, трудоемким. В самом деле. Вот на нашем предприятии более двух тысяч комсомольцев, много девушек. И каждого без исключения надо подготовить к экзамену, к тому, чтобы он освоил основные виды спорта, в том числе и военно-прикладные, технические.

МОЩНЫЙ СТИМУЛ

Первые месяцы усиленно занимались организационной, разъяснительной работой, планированием, подбирали места для тренировок, пополняли спортивный инвентарь, собирали и вновь готовили спортивный актив. Буквально с карандашом в руках прошли по каждому цеху. Выявили физические данные, технические знания каждого. Ведь по Положению юноши до 16 лет и девушки должны сдать нормативы на уровне требований спортивного комплекса ГТО, а те, кому 16—18 лет и больше, — нового спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины». Чтобы начинать тренировки, надо знать, кто на что способен.

С учетом возраста, физического развития ребят и девушек сформировали группы, распределили тренеров, составили четкие графики. Летом и осенью тренировки проводили в основном на стадионе «Резинщик». С наступлением холодов перенесли их в помещения.

Продумана и «технология» экзамена. По решению областного комитета комсомола вводится зачетная книжка, в которой отмечается, когда, какой норматив сдан, кем принят. Этот документ будет как бы характеристикой участника Всесоюзного смотра и экзамена по физической и военно-технической подготовке.

Мы рассчитали так, чтобы подготовить как можно больше мотоциклистов. Упор, как говорят, делаем на ребят допризывного и призывного возраста, которым знание техники очень пригодится на армейской службе. К маю-июню 1970 года, когда начнутся экзамены, у нас будут десятки мотоциклистов. Есть у нас и курсы водномоторников, парашютистов, радистов, стрелков. Окончив их, ребята и девчата пополнят ряды участников Всесоюзного смотра и экзамена.

Заканчивая работу первого этапа, мы одновременно готовимся ко второму. Начнется он для заводской молодежи спартакиадой на стадионе «Динамо». Предусмотрены парад, шествия, спортивные состязания, в том числе и мотоциклистов. Победителей ждут почетные грамоты, памятные знамена, ценные призы. Для допризывников, а их около двухсот человек, это будет одновременно сдача норм спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины».

Как мы планируем провести заключительный, третий этап смотра? Думаем, что это будет городской спортивный праздник с массовыми соревнованиями, в которых примут участие команды заводских спортсменов, и среди них — мотоциклисты, водномоторники. Кстати, наши мотоспортсмены уже завоевали первые места по фигурному вождению в городских соревнованиях, так что можно надеяться, что и на этот раз они будут в хорошей спортивной форме.

Хочется обратиться к комсомольским, досаафовским активистам: пересмотрите свои возможности, шире вовлекайте молодежь в технические кружки, больше энергии и задора перед главным стартом — экзаменом. Время не ждет.

В. СОПОВ,
председатель первичной организации ДОСААФ
Н. ЧЕТВЕРИКОВ,
секретарь комсомольской организации

г. Курск, Завод резинотехнических изделий

ИМЯ КЛУБА — «ДАНКО»

Участники пробега стояли у своих мотоциклов на центральной площади города. Все в одинаковой форме, у каждого на груди широкая алая лента, на которой золотилось слово «Данко».

«Данко» — так назвали студенты свой клуб, созданный по инициативе комитета ДОСААФ коммунарского горнометаллургического института. Далеко сегодня шагнула популярность клуба. Со всего города потянулись сюда молодые рабочие, инженеры, школьники. Клуб стал зачинателем патриотических дел. Студенты проводят вечера боевой славы, они приняли участие в военно-спортивной игре «Зарница», организовывали выпуск устного журнала «Подвиг», выступали с докладами в школах. У клуба своя мотоциклетная секция. Она зародилась лишь год назад. Двери были открыты всем желающим, и в нее вступили почти все мотоциклисты.

Летом этого года члены клуба совершили мотопробег по территории Украины, Белоруссии, Литвы, Латвии, Эстонии и нескольких областей РСФСР. Поход протяженностью около 6 тысяч километров стал хорошей школой для его участников. Ребята научились преодолевать трудности дорожной жизни, повысили свое водительское мастерство, а главное — увидели своими глазами, каких успехов добились повсюду советские люди в строительстве коммунизма.

Луганская область, г. Коммунарск

Д. ЧЕРНЫШОВ

Ветер странствий

II Всесоюзный слет автомототуристов

Свыше пятисот автомототуристов собрались в окрестностях Киева, чтобы начать поход по маршруту на Житомир, Ровно, Тернополь, Львов. Тут были и убеленные сединами автолюбители, за плечами которых десятки тысяч километров, пройденных по родной стране, и совсем юные мотоциклисты, делающие в туризме первые шаги. На II Всесоюзный слет, посвященный 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, приехали представители Приморского края и Москвы, Кургана и Ленинграда, Омска и Липецка, Калуги и Ашхабада, Тбилиси, Риги и других городов страны.

«Заветам Ленина верны!» — этот девиз слета был в сердце и делах каждого участника слета. Побывав во многих городах, автомототуристы возложили цветы к памятникам Ленину, на могилы советских воинов, павших в боях за Родину. Надолго останутся в памяти каждого встречи со старыми большевиками, с участниками партизанской борьбы на Ровенщине.

Большой интерес вызвали у всех соревнования на регулярность движения (многодневка), по ориентированию, авто- и мотомногоборью, в которое входили фигурное вождение, подъем на холм, медленная езда, езда с поднятой коляской мотоцикла и другие испытания.

К сожалению, в организации слета не все было продумано до конца. Вряд ли стоило приглашать столь много участников. Это создало большие трудности в выборе мест для стоянок, обеспечении продуктами, проведении соревнований, судействе. Туристы справедливо отмечали пробел в очень «плотной» программе: многим не удалось даже совершить экскурсии по городам, возле которых останавливались на ночлег, не было времени, чтобы обменяться мнениями о виденном, поделиться опытом проведения туристских путешествий. Это следует учесть в дальнейшем.

По итогам всех этапов Всесоюзного слета главный приз «Единство и братство» завоевала команда Латвийской ССР. Приз «Ветер странствий» вручен команде Томской области, а «Багряный лист» — заводской команде Днепропетровска.

Призы журнала «За рулем» завоевали Виктор Захаров из Днепропетровска и Ирина Александрова из Ташкента — победители в авто- и мотомногоборье.

Некоторые мотоциклетные соревнования, входившие в программу слета, на наш взгляд, могут с успехом проводить спортивно-технические автомотоклубы, первичные организации ДОСААФ. Учитывая это, редакция опубликует в одном из ближайших номеров журнала материал мастера спорта А. Остапца о том, как проходили соревнования в медленной езде на мотоцикле. В дальнейшем мы расскажем и о других состязаниях.



СОЛДАТСКОЕ

Из Боровска, где размещался полевой госпиталь, сержант Дедов выехал затемно. Он вел полуторку с потушенными фарами: фронт был неподалеку. Линия его угадывалась по вспышкам ракет, тут и там освещавших мглистое темное небо. И чем ближе подъезжал Дедов к переднему краю, тем чаще стали попадаться обозы, пушки на конной тяге, тракторы с орудиями на прицепе, колонны солдат. Вскоре дорога впереди оказалась забитой войсками. Водитель остановил машину. Солдаты проходили мимо, переговариваясь. По разговору он угадал: проходит 201-я латышская стрелковая дивизия, которая не раз уже отличалась в боях.

К рассвету Дедов вместе с санитарным обозом и еще несколькими крытыми грузовиками замаскировался в лесу в указанном месте. Ждали наступления.

И вот наконец над лесом взвились три зеленые ракеты. Одиночные выстрелы орудий, раздававшиеся справа и слева, разом покрыл тяжелый раскатистый гром. Тугие удары то и дело сотрясали воздух, вздрогнула земля под ногами, с елей сорвались комья снега, запорашивая людей и машины внизу. Дедов вглядывался в смутные очертания окрестностей, прислушивался к грохоту боя. Когда артиллерийская подготовка утихла, водитель услышал треск автоматов и протяжное многоголосое «ура» — это поднялась в атаку латышская дивизия.

Вскоре появились первые раненые. Санитары размещали их на санях и отправляли в тыл. В грузовик Дедова тоже положили на носилках тяжелораненых. Он уже стал выводить машину из укрытия, но тут на дорогу вышли санитары. Дедов и медсестра подбежали к ним и увидели на носилках рослого солдата, а с ним рядом закутанного в рыжий деревенский полушубок мальчика лет восьми. Пока медсестра Лида хлопотала возле раненого, осматривала и перевязывала его, Дедов отнес мальчика в кабину.

Уже по дороге в госпиталь Петя, так звали мальчика, рассказал свою историю. Утром, когда начали стрелять наши пушки, в дом ворвались гитлеровцы. Они выгнали мать и деда на улицу и куда-то увели их. Потом их дом загорелся. Петя спрыгнул с печи и, как был босой, в овчинном полушубке, прошмыгнул из избы в сарай. Оттуда он видел, как факельщики поджигали село. Когда пламя перекинулось на сарай, мальчик выбежал и, прячась за плетнями, прокрался в овраг. Услышал наверху крики «ура»! Побежал навстречу, споткнулся, упал. Вдруг чья-то сильная рука схватила его за шиворот и втащила в глубокий снежный окоп.

Солдат оттер снегом ноги беглеца и укутал его в полушубок. Из соседнего окопчика другой солдат крикнул: «Эдгар, тащи своего киндера на дорогу, там санитарные машины». Эдгар прижал мальчонку и пополз с ним по снежной целине в сторону леса. А потом солдата ранило, и их обоих подобрали санитары...

Показались одноэтажные домики Боровска. Машина проехала по обледенелому настилу через Протву. Справа мелькнули развалины взорванного деревянного моста. Повернув на тихую улицу, Дедов остановился у дома, над фронтоном которого трепетал белый флажок с красным крестом. Выскочили люди в белых халатах, быстро унесли раненых в помещение. Отвернув край одеяла, Лида сказала Пете:

— Пожелай на прощанье дяде Сене счастливого пути.

Дедов осмотрел машину, собрался в новый рейс. На крыльцо вышел главный врач госпиталя:

— Сержант Дедов, жизнь латыша в опасности. Ему экстренно нужна кровь. Катите за ней на подвижную станцию переливания крови.

НА ЭКРАНАХ ФИЛЬМЫ ДОСААФ

Кино как кино. Гаснет в зале свет, на экране появляются титры. Но внимательный зритель уже отметил одну особенность — нет привычных слов «Роли исполняют». В этих фильмах не встретишь полюбившегося киноактера, здесь снимались обычные люди: юноши, готовящиеся к службе в армии, спортсмены, воины Вооруженных Сил.

И вот первые кадры. Они переносят нас на дороги войны. Мы видим, как тянутся колонны машины. Одни с пушками на буксире, другие везут на позиции боеприпасы; навстречу им движутся «санитарки», штабные. Наконец, картины мирных строек, уборочная страда на полях. Повсюду главный герой — автомобиль.

Этот фильм так и называется: «За рулем». Он рассказывает о роли транспорта в годы войны и в народном хозяйстве теперь, о самых разнообразных функциях, которые выполняет автомобиль. Это фильм о людях, преданных «мотору».

А вот другая кинолента, «Мотоцикл». Фильм учебный. Он знакомит с отечественными мотоциклами, с устройством и работой их узлов и агрегатов.

«Мужественные за рулем». Само название говорит за себя. Здесь вы увидите кадры об одном из трудных видов соревнований — ралли. Спорт, требующий выносливости и высокого водительского мастерства, предстает перед зрителем во всех деталях.

За последние четыре года киностудии страны по заказам ЦК ДОСААФ выпустили более двух десятков фильмов о военно-патриотической деятельности оборонного Общества. Среди них такие, как «Твой первый долг», «Они стали солдатами». «К службе воинской готовы», рассказывающие о многообразной деятельности Общества по распространению технических знаний среди населения, развитию военно-технических видов спорта, подготовке молодежи к армейской службе.

Машина помчалась армейской дорогой в сторону Наро-Фоминска. Впервые с начала наступления Дедов ехал в глубину освобожденной от оккупантов подмосковной земли. О недавних боях напоминали черные пепелища, припорошенные снегом мрачные груды вражеской техники.

Получив кровь, Дедов сам упаковал стеклянные ампулы в фанерный ящик, укрыл брезентом. Только теперь он понял, какую допустил непростительную оплошность, оставив в Боровске одеяла. Мороз крепкий, того и гляди кровь прихватит. Беда будет.

Не радует водителя ровная дорога. Беспокоит одна мысль: «Как там ампулы?». Остановил машину, приоткрыл брезент, потрогал ампулы — холодные. «Замерзнут». Взял ящик в кабину, разделся до нательной рубашки, обвязал себя ампулами, как патронташем, благо они и были поставлены, как патроны, в гнезда из марли. Ампулы хватают ледяным холодом за тело. Дедов сжал зубы: «Выдержу, лишь бы кровь спасти».

МУЖЕСТВО

Неожиданно где-то в стороне часто застучали зенитки. С перекрестка регулировщик машет руками, дает понять, что за машиной увязался самолет. Дедов притормозил, открыл дверцу кабины, увидел черную точку над лесом. Укрываться, терять время? А время — жизнь Эдгара!

Проскочил перелесок. Впереди безмолвное белое поле, вокруг ни души. Вдруг над головой зазвенело, раздался пронзительный вой, и слева ухнула бомба. Чем-то каленым, острым обожгло руку. Перед глазами расплылись оранжевые круги, заслонили собой свет, дорогу, всю окрестность. Машина мчится вслепую. Дедов резко тряхнул головой, опустил боковое стекло, струя морозного воздуха освежила лицо. Высунулся в окно кабины, не спускает глаз со стервятника. Вот он разворачивается, снова заходит сзади. Самолет опустился к земле, как на качелях, и Дедов на какой-то миг увидел две головы в шлемах. Погрозил им окровавленным кулаком. Гитлеровцы ответили пулеметным огнем. Дедов прибавил газу. Когда самолет снова зашел на бомбежку, водитель резко остановил машину. Самолет пронесся вперед, и бомба разорвалась далеко от цели.

А боль в руке все сильнее. Не иначе осколок задел кость. «Лишь бы не потерять сознание, не упасть», — думает Дедов. Посмотрел в заднее стекло — фашисты не отрываются, не хотят оставить его живым.

Три раза самолет заходил на раненого шофера. И всякий раз, маневрируя, Дедов выскакивал из-под огня. Уже подъезжая к Боровску, Дедов перевязал сам себе руку. Кровь для Эдгара к вечеру была доставлена.

* * *

В ту пору автор этих строк был начальником штаба дорожно-эксплуатационного батальона, в котором служил Дедов. О его ранении и мужественных действиях мне стало известно в тот же день. Однако обстановка не позволила сразу навестить сержанта. Приехал я в госпиталь на четвертый или пятый день. Семен Федорович и Эдгар лежали в одной палате. Их койки стояли рядом. Увидев меня, Дедов пробасил:

— Делать вам нечего, что ли? В такое время по госпиталям ходите! Не одобряю...

Сопровождавший меня главный врач покачал головой и заметил:

— Теперь он храбрый, а позавчера хотели ампутировать руку.

Услышав голоса, открыл глаза Эдгар, улыбнулся с трудом.

— А где же ваш третий? — спросил я Эдгара.

— Петька? В детский дом его отправили.

— Теперь мы за него спокойны, — добавил Дедов.

Такими и запомнились мне два солдата — Семен Федорович и Эдгар.

Где они сейчас — не знаю. Так получилось, что весточку в то время им послать было некуда, наши войска с боями продвигались вперед. Фронт уходил на запад. Затерялся и Петька. Впрочем, теперь это уже не Петька — Петр Батькович, — рабочий, служащий, инженер... Возможно, что сейчас, когда пишутся эти строки, он рассказывает своим детям, как в ту студеную зиму 1941 года был спасен от верной смерти. И перед ним рисуется навсегда запавшая в памяти картина: подожженный фашистами родительский дом, суровое и доброе лицо советского солдата и старенький автомобиль, бегущий по заснеженной фронтовой дороге...

А. ФИЛАТОВ,
инженер-майор в отставке

Рис. В. Вострикова

В будущем году намечен к выпуску кинофильм «Закон о священном долге». Он расскажет о требованиях Закона о всеобщей воинской обязанности, о том, как обучаются, воспитываются будущие воины на учебных пунктах, в военно-спортивных лагерях.

Появится на экранах фильм «ДОСААФ — школа патриотов» — об истории и основных направлениях деятельности нашего патриотического оборонного Общества.

Кроме того, с 1967 года выпускается ежеквартально киножурнал «Советский патриот», рассказывающий о воспитании юношей и девушек на революционных и боевых традициях советского народа. Значительное место в киножурнале занимают начальная военная подготовка, военно-технические виды спорта.

Копии кинофильмов и киножурнала «Советский патриот» (на широкой и узкой пленках) имеются во всех конторах и отделениях по прокату кинофильмов.

Кино — одно из действенных средств дальнейшей активизации оборонно-массовой работы. Чтобы полнее использовать это средство, комитетам ДОСААФ надо установить более тесную связь с местными организациями кинопроката, совместно с ними планировать показ в городах и селах, на предприятиях, стройках, в колхозах, совхозах фильмов оборонной тематики.

Т. ПЛАТОНОВА,
старший инспектор ЦК ДОСААФ



НТО АВТОМОБИЛИСТОВ И ДОРОЖНИКОВ

До последнего времени автомобилисты и дорожники входили в одно научно-техническое общество с работниками жилищно-коммунального хозяйства и службы быта. III пленум Центрального правления НТО городского хозяйства и автомобильного транспорта решил разделить Общество. Теперь создано два новых НТО. Одно из них — Научно-техническое общество автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Оно объединяет ученых, инженеров, техников, передовых рабочих организаций и предприятий автомобильного транспорта, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, сотрудников Госавтоинспекции, студентов вузов и учащихся техникумов соответствующего профиля.

На первом пленуме Центрального правления НТО автомобильного транспорта и дорожного хозяйства сформирован президиум из 11 человек. Председателем Центрального правления НТО избран заместитель министра автомобильного транспорта РСФСР С. И. Шупляков.

ШИНЫ-СКОРОХОДЫ

Что значат для автомобиля шины — известно всем. От них зависит, как машина «держит дорогу», показатели ее управляемости и динамики.

Выпускавшиеся Московским шинным заводом покрышки для «Москвичей» размером 6,00—13 и 5,60 — 15 в основном удовлетворяли запросам, продиктованным конструкцией автомобиля. Но с ростом мощности и скорости требования к шинам повысились. Появление нового автомобиля «Москвич-412», способного развивать скорость 145 км/час, поставило перед Московским шинным заводом сложную техническую задачу. И она была успешно решена. Создана новая модель покрышек — Т-130А — низкопрофильные двухслойные размером 6,45—13. Всесторонние испытания их проводились совместно с автозаводами и научно-исследовательскими институтами. Много тысяч километров было пройдено на них по дорогам Прибалтики, Закарпатья, Крыма, Кавказа, прежде чем специалисты смогли вынести свое заключение. Применение шин 6,45—13 на автомобиле «Москвич-412» позволяет без каких-либо дополнительных мер повысить его максимальную скорость на 5 км/час. Они безболезненно выдерживают длительные пробеги на скоростях 140—150 км/час. Возрастают также экономичность и плавность хода автомобиля.



Износные испытания на скоростном кольце автодрома при максимальных скоростях (по сравнению с шинами «Файрстон», «Пирелли», «Данлоп») показали высокую прочность и долговечность новых покрышек. Кроме того, низкопрофильные шины Т-130А обладают очень хорошей работоспособностью.

Завод приступил к их серийному производству. Одновременно заканчиваются испытания однослойных шин этого же размера, но с радиальным расположением корда.

Н. БЕЛЯНКО,
начальник лаборатории испытания шин Московского шинного завода

От редакции. Публикуя эту информацию, мы пользуемся случаем, чтобы передать коллективу Московского шинного завода добрые отзывы о его продукции, содержащиеся в письмах читателей-автомобилистов.

Советская техника

УСИЛИТЕЛЬ ТОРМОЗОВ

Иллюстрации — на 4-й странице обложки

Если рассмотреть все модели легковых автомобилей, появившиеся за последние годы, нетрудно заметить — мощность двигателей неуклонно растет, все больше становится скорость и все выше динамика. Быстро увеличивается и количество машин на улицах и дорогах. Отсюда вывод: необходимо совершенствовать агрегаты, влияющие на безопасность движения, и прежде всего «основу безопасности» — тормоза автомобиля.

«Москвич-412»—высокоскоростная и динамичная машина. Прежняя тормозная система, которая была вполне пригодна на «408-м», для нового автомобиля оказалась недостаточно эффективной на высоких скоростях. Существенно увеличить рабочий ход педали было нельзя: возросло бы время срабатывания тормозов (а с ним и остановочный путь автомобиля). Это свело бы на нет достигнутый таким способом выигрыш в силе. Требовалось найти другой выход, какой-то источник силы в помощь мышцам человека. В практике современного автомобилестроения известны различные конструктивные схемы гидравлических, пневматических и комбинированных усилителей тормозов. Одну из них — гидровакуумный усилитель («гидровак») применили конструкторы АЗЛК для «Москвича-412». Выгоды «гидровака» — в уменьшении более чем вдвое усилия, прилагаемого водителем к педали, без каких-либо переделок в существующем приводе тормозов, простота установки и обслуживания. Важно и то, что в случае отказа усилителя, тормозная система не выходит из строя, а просто работает так же, как на прежних моделях «Москвича».

Итак — гидровакуумный усилитель. Как он устроен и действует?

Вы знаете, что во впускном коллекторе работающего карбюраторного двигателя всегда имеется некоторое разрежение (именно благодаря ему горючая смесь поступает из карбюратора в камеры сгорания). Величина этого разрежения зависит от степени открытия дроссельной заслонки и числа оборотов двигателя — чем больше открыта заслонка и ниже число оборотов, тем меньше разрежение. Максимума же оно достигает при полностью закрытой заслонке и высоком числе оборотов, то есть, когда вы, двигаясь с большой скоростью, «бросаете газ» и тормозите. Это соотношение и положено в основу устройства усилителя тормозов.

Рассмотрим его работу (см. рисунки на 4-й странице обложки). Первый этап. В камере 3, соединенной с впускной трубой, тоже разрежение. Пока вы не нажимаете на тормозную педаль, вакуумный клапан поршня 10 следящего механизма открыт, и в камере 6 поддерживается то же разрежение, что и во всей вакуумной части усилителя. Второй этап — слабое нажатие на тормозную педаль. Жидкость из главного цилиндра, следуя по каналам, свободно протекает через отверстие поршня 1. Выбираются все рабочие зазоры, тормоза готовы к действию. Третий этап — сильное нажатие на педаль. Под давлением жидкости поднимается поршень 10 следящего механизма, вакуумный канал на его торце перекрывается уплотнительной резиновой прокладкой воздушного клапана 8, который начинает открываться, пропуская воздух через фильтр 7. Теперь в камере 6, за поршнем, атмосферное давление, а в камере 3, перед поршнем, как вы помните, сохраняется разрежение. Поршень 5 под действием разности давлений приходит в движение, его шток упирается в поршень 1 гидравлической системы, перекрывает отверстие в нем и давит на жидкость, которая поступает к тормозным механизмам.

Одновременно жидкость из главного цилиндра продолжает под давлением поступать в систему «гидровака». С одной стороны, она поддерживает поршень 10 и тем самым открывает воздушный клапан 8, а с другой — давит на торец поршня 1, присоединяясь к воздействию на него штока 2.

Происходит торможение, причем сила, которая помогает мышцам ноги, будет тем больше, чем больший диаметр поршня 5 выбрал конструктор.

Теперь внимание. Мы упоминали термин «следящий механизм». Что это такое? За чем он следит и для чего нужен? Это устройство, «наблюдающее» за тем, чтобы тормоза работали плавно, чтобы при нажатии на педаль не получалось мгновенного «юза» и всех неприятностей, обычно связанных с таким «неуправляемым» торможением. Следящий механизм устроен очень просто. На схеме вы видите, что «вакуумная» и «воздушная» части усилителя разделены диафрагмой 9, связанной с поршнем 10. Когда он, поднимаясь под давлением жидкости, закроет вакуумный и откроет воздушный клапан, на него будут действовать три силы: снизу — давление жидкости, сверху — давление атмосферного воздуха на диафрагму, зависящее от степени открытия воздушного клапана, и снизу же — разрежение, которое все время сохраняется в камере 3. От сочетания этих сил и зависит степень открытия воздушного клапана.

Так устанавливается прямая пропорциональная зависимость между силой нажатия на педаль (давлением жидкости в системе) и степенью открытия воздушного клапана, а следовательно, силой, действующей на шток 2. Подбором конструктивных элементов (в основном диаметров диафрагмы 9 и поршня 10) можно обеспечить работу тормозов с любой плавностью.

На графике (он помещен на этой странице), показывающем работу усилителя, кривая от «А» (когда он начинает работать) до «Б» характеризует нарастание усилия, развиваемого «гидроваком» в зависимости от силы нажатия на педаль. Наклон этого участка кривой как раз и характеризует работу следящего механизма. Его элементы подбираются обычно опытным путем, так чтобы обеспечить наивыгоднейшее соотношение между силой нажатия на педаль и эффективностью торможения.

В точке «Б» усилие, с которым «гидровак» помогает вам, достигает наибольшей величины — воздушный клапан открыт полностью.

Дальнейшее увеличение тормозного момента (кривая, как видите на графике, продолжает идти вверх) обеспечивается второй слагаемой силы — давлением жидкости на поршень 1.

И, наконец, четвертый этап — оттормаживание. Давление на педаль прекращается, опускается поршень 10, закрывая воздушный и открывая вакуумный каналы. Давление «за» и «перед» рабочим поршнем 5 выравнивается (в обеих камерах разрежение); под действием пружины 4 поршень 5 возвращается в исходное положение, так же как поршень 1. Канал в последнем вновь открыт, и жидкость из рабочих тормозных цилиндров свободно перетекает в резервуар главного. Цикл закончен.

Теперь несколько слов об уходе за гидровакуумным усилителем. Это один из механизмов автомобиля, который не нуждается в регулировках.

Периодически следует только очищать (сжатым воздухом) воздушный фильтр от пыли. Если усилитель по какой-либо причине выйдет из строя, не советую чинить его «домашними» средствами — это может кончиться печально. Нужно отключить его от впускной трубы (при этом он, конечно, перестанет действовать на тормоза), заглушив в ней отверстие. Некоторое время, чтобы, например, доехать до станции технического обслуживания или до гаража, можно обходиться и без усилителя, помня, естественно, что эффективность тормозов при этом значительно ухудшится. Одна небольшая особенность: при прокачке тормозной системы с гидровакуумным усилителем двигатель автомобиля должен работать. Лучше прокачку провести дважды — с заглушенным и с работающим мотором.

В заключение хочу обратить особое внимание на сорт и качество тормозной жидкости. Применяйте только такую, которая рекомендуется заводом— розового или зеленого цвета (ТУ МХК СССР 1608-47, ТУ 35-ХП-430-62 или ТУ 35-ХК-482-64). Эти обозначения указаны на этикетке тары. Смешивать жидкости или пользоваться заменителями не рекомендуется. Это грозит разрушением резиновых деталей и выходом из строя всей тормозной системы.

Нарастание усилия, развиваемого «гидроваком» в зависимости от силы нажатия на тормозную педаль: сплошная линия — система с усилителем; пунктир — обычная система (для сравнения).

В. ТАПИНСКИЙ,
инженер АЗЛК

серия плакатов „За рулем"

12 Техническое обслуживание автомобиля

Будущему воину

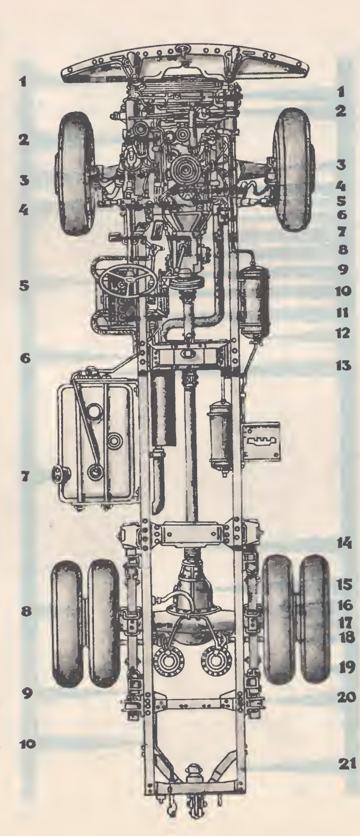
ЕЖЕДНЕВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Этот самый частый вид ТО должен войти в привычку, как, скажем, чистка зубов.

Прежде всего осмотр: проверяем состояние кабины, кузова и рамы (10), рессор (9), колес и шин (8), убеждаемся в том, что нет подтекания в соединениях и трубопроводах систем питания (6), смазки (2), охлаждения (1), в исправности всех приборов освещения и сигнализации, стеклоочистителей, измеряем люфт рулевого колеса (5). После осмотра проверяем уровень масла (3) и, если нужно, добавляем его в двигатель; провертываем рукоятку фильтра грубой очистки масла (4); смотрим, чтобы в бензобаке было достаточно топлива (7), а в радиаторе — охлаждающей жидкости (1). После всего этого протираем двигатель, облицовку радиатора, капот, крылья, фары и подфарники, все сигнальные фонари, стенки и стекла кабины и номерные знаки. Когда уборка окончена, пускаем двигатель, прогреваем его и проверяем работу на разных оборотах. На ходу убеждаемся в исправности сцепления, коробки передач, рулевого управления и тормозов. Все это — перед выездом из гаража.

А вернувшись в гараж, убираем в кабине и кузове, тщательно моем всю машину. Уходя, проверяем, выключены ли зажигание и осветительные приборы, надежно ли заторможены колеса.

Литература по теме: Б. Е. Боровский, М. Д. Попов, М. Я. Пронштейн. Справочная книга автомобилиста. Лениздат, 1967. А. Е. Максимов. Основы устройства автомобиля. Издательство ДОСААФ, 1967. Г. В. Крамаренко. Техническое обслуживание автомобилей. Издательство «Транспорт», 1968.



ПЕРВОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Сюда входят работы, выполняемые периодически, в сроки, определяемые характером эксплуатации автомобиля. Кроме большой части операций, предусмотренных ежедневым обслуживанием (1, для ЕО — 1; 10 — 5; 13 — 6; 19 — 8; 21 — 10), необходимо провести еще целый ряд работ. Проверить крепление двигателя к раме (6), коробки передач к картеру сцепления (8), фланцев карданов (14), крышки и картера редуктора заднего моста (15). Подтянуть крепление стремянок и пальцев рессор (16), фланцев полуосей (17), затяжку и шплинтовку болтов и гаек всех деталей рулевого управления (5). Проверить крепление платформы и деталей оперения (21). Убедиться в правильном натяжении ремня вентилятора (2). Проконтролировать уровень электролита в аккумуляторе (11), уровень масла в двигателе и агрегатах трансмиссии (4). В ТО-1 входят также работы по регулировке подшипников передних колес (3), привода ручного тормоза (9), тормозных колодок (18) и свободного хода педали тормоза, механизма и педали сцепления (7). Проверить герметичность соединений тормозной системы (12). Смазать детали шасси (20) в соответствии с картой смазки.

Помимо этого необходимо слить отстой и промыть масляные фильтры, сменить (по графику) масло в двигателе и спустить конденсат из воздушного баллона пневматического привода тормозов.

Мы назвали лишь основные работы. Полностью эту тему вы изучите сами. Главное — запомните: техническое обслуживание, профилактика — основа исправной работы автомобиля.

Плакат Г. Возлинского



Сплошная линия — постоянная дорога, пунктир — зимник.

ЧУКОТСКИЙ ТРАВЕРС

Чукотка. Край неоглядной тундры, горных хребтов, быстрых рек. И, конечно, суровой зимы. Пустынной, недоступной казалась Чукотка человеку. Долгие годы единственным признаком жизни здесь были редкие стойбища оленеводов. Лишь в годы Советской власти этот далекий край стал осваиваться. Первыми сюда пришли мужественные геологи. Нелегкий их путь тянулся по руслам рек и в глубину тундры. На собачьих упряжках, оленьих нартах, пешком продвигались люди. Осваивали километр за кило-



Передовые водители Эгвекинотской автобазы Владимир Бабина (слева) и Николай Каштал.

метром, открывали месторождения руд, угля. Многое теперь позади. Благоустроенные рабочие поселки, электростанции, свои транспортные артерии — такова ныне карта Чукотки.

Быстро развивающаяся горнодобывающая промышленность, города и поселки требуют завоза миллионов тонн грузов. Решение этой задачи возложено на автомобильный транспорт, так как железных дорог здесь нет. Автотранспортники Колымы и Чукотки хорошо это понимают и делают все от них зависящее, чтобы внести свой вклад в дальнейшее экономическое и культурное развитие Крайнего Севера.

Наша автобаза входит в систему транспортного управления союзного объединения «Северовостокзолото» Министерства цветной металлургии СССР. Поселок и арктический порт Эгвекинот в свое время явились опорной базой, откуда более 20 лет назад началась прокладка 207-километровой автомобильной дороги к заполярному руднику Иультин.

Каждый километр этой дороги приходилось отвоевывать у неласковой Чукотки с боем. Горы и стремительные реки, заболоченную тундру — все преодолели строители. А следом за ними шли электромонтажники. Их путь отмечен опорами высоковольтной линии электропередачи.

Капитально сооруженная трасса и особенно зимники позволили автотранспортникам завозить грузы в любую точку полуострова. Топливо, оборудование, продукты, предметы первой необходимости — ничто не минует кузова автомобиля. И люди благодарны автомобилистам, знают: они не подведут.

И не подводят. Но это стоит им напряженнейшего труда, стойкости, мужества. Самый опытный шофер, приезжая к нам с «материка», проходит период закалки. Слабые духом отсеиваются, уезжают. И, скажу прямо, никто их не удерживает. Зато на водителей, которые пройдут эти испытания, можно положиться во всем. У нас есть шоферы, техники, инженеры, которые работают здесь по десять—двадцать лет.

Около сорока лет отдал Северу начальник транспортного управления А. И. Геренштейн. Орденом Ленина отмечен его труд. Много и хорошо поработал за рулем на Эгвекинотской автобазе М. И. Мордвинкин. Он награжден Орденом Трудового Красного Знамени, является членом бюро райкома партии.

Полтора десятка лет за рулем П. В. Годованец. Когда нужно перевезти тяжелый негабаритный груз, пробиться сквозь пургу и выполнить особое срочное задание, первым всегда называют Петра Васильевича. Такие, как Годованец, Мордвинкин, — костяк коллектива. Для них не страшны свирепые вьюги, заносы и морозы. У них учится молодежь.

На каких же машинах трудятся наши водители? Когда-то незаменимыми считались ЗИС-5, ЗИЛ-150. Теперь о них только вспоминают. Здорово выручают нас сейчас «Урал-375», которые пришли на смену прежней технике. Их любят наши водители за выносливость, надежность, неприхотливость. Правда, приходится кое-что подправлять, приспосабливать к суровым условиям Чукотки.

«Уралы» у нас работают в основном с полуприцепами, которые для нашего северного транспорта делают заводы объединения «Северовостокзолото». Грузоподъемность полуприцепов 12,5 тонны. Серийные же прицепы оказались для нас совершенно неприемлемы — они крайне неудобны при разъездах, подаче назад, маневрировании, да и при движении создают толчки, рывки. При помощи наших полуприцепов усиленной конструкции мы перевозим бульдозеры и другие тяжелые машины и оборудование весом до 15—16 тонн. В общем «уралы» получили у нас в Эгвекинотской автобазе постоянную прописку.

Откуда же и куда перевозим грузы? Значительная часть их приходит непосредственно к нам в Эгвекинот из Находки и Владивостока.

Летом по капитальной дороге машины идут на рудник Иультин, обеспечивают углем электростанцию, работают в морском порту, развозя грузы от судов на склады. Но как только наступают морозы и сковывают тундру, выпадает снег, а это начинается в конце октября, дорожная служба накатывает зимник. Автотранспортники вступают в полосу зимней страды. Непрерывно идет завоз грузов из Эгвекинота на рудники «Полярный» и «Ленинградский». Зимник пересекает весь полуостров от Берингова моря до Чукотского. Протяженность дороги около 500 километров. Сквозь пургу и метели автомобили везут уголь, продовольствие, горючее, лес от мыса Шмидта и технические грузы из Эгвекинота, все то, что должно обеспечить бесперебойную работу горняков и строителей. Круговой рейс из Эгвекинота составляет почти 1000 километров. При хорошей погоде водители делают за месяц четыре-пять, а некоторые шесть-

семь рейсов. Зимой работа требует тщательной подготовки: кабины «уралов» утепляем, как следует заделываем все щели. Люди проходят особый техминимум. Трассу обслуживают специальные автомобили технической помощи.

Проработав 30 лет на Севере, я лично не знаю других более трудных и специфических условий, чем на Чукотке. Здесь сама природа требует совершенно по-особому подходить к вопросам организации перевозок, быта людей и техники безопасности. Ураганные ветры, например, достигают 45—50 метров в секунду. Автомобили, застигнутые в такую пургу на трассе зимника, двигаться не могут — путь преграждает сплошная мчащаяся снежная стена. Водитель не видит ни дороги, ни окрестности.

Однажды такой ураган застиг в пути хорошего опытного шофера Александра Пуськова. Ему пришлось остановиться. Двигатель «Урала-375» начал работать с перебоями, потом совсем заглох. Пуськов попытался пустить его стартером, но безуспешно. Хотел вылезти из кабины, спустить воду из системы охлаждения. Но и этого сделать не смог. Ветер не позволил открыть дверь кабины. Собственно, это его и спасло. Выйди он из машины, его тут же бы подхватило ветром и унесло в тундру. Скрепя сердце сидел водитель в кабине и слушал, как трескается блок двигателя.

Такие явления на трассе зимника довольно часты. Поэтому у нас обязательное правило: никто не имеет права выехать на линию без спального мешка, сшитого из оленьих шкур мехом внутрь. Каждый шофер, кроме того, должен иметь с собой десятидневный запас продуктов и аптечку. И вот, попав в пургу, ему ничего иного не остается, как залезть в спальный мешок и ждать, когда утихнет непогода или придет вездеход, который доставит его в ближайший пункт обогрева.

Нелегко приходится нашим водителям и в весеннюю распутицу, когда по руслам рек начинается «верховодка» — вода идет поверх льда. В этот период требуется особое водительское мастерство, смелость, взаимопомощь. Был случай, когда разбушевавшийся весенний поток, казалось бы, создал непреодолимое препятствие для целой колонны, возвращающейся на автобазу. Тогда шофер Николай Каштал взял инициативу в свои руки. Выбрав место, застраховавшись тросами, он смело повел свой грузовик. Вода была уже в кабине, но конструкция «Урала» в умелых руках позволяет двигаться и в таких условиях. Николай переправился сам и обеспечил без всяких потерь переправу всех своих товарищей.

Чукотка не терпит легкомыслия. Начальник (теперь уже бывший) отдела эксплуатации автобазы Бордюгов решил в распутицу пройти по тундре на двух «уралах» от мыса Шмидта до Иультина. Полагаясь на высокую проходимость автомобилей, он двинулся в путь неподготовленный, без запаса продовольствия, тросов, средств связи. Дойдя до первой крупной реки — Экиатап, не разведав брода, он дал команду форсировать реку. Стремительным потоком первую машину перевернуло. Люди, еле успев выскочить, проплыли в ледяной воде и вылезли на косу. Автомобиль же пошел на дно. Утонил и второй грузовик. Пять человек оказались в тундре без продуктов и топлива. Спасли мы их при помощи вертолета. Автомобили удалось извлечь из воды лишь поздней осенью.

Подобные факты — исключение из нормальной и бесперебойной работы коллектива автотранспортников. Мы стараемся облегчить труд людей, обеспечить их всем необходимым. На зимнике созданы через каждые 15—30 километров пункты обогрева. Движение машин контролируется селекторной диспетчерской связью, которая дублируется радиосвязью. На более обжитом участке Эгвекинот—Иультин сооружены гостиницы, имеются столовые, буфеты. В пунктах обогрева дежурный шофер принимает автомобиль на прогрев, а водителя отправляют на отдых. Душ, удобная чистая постель быстро восстанавливают силы человека. Такая система отдыха заведена по всей Колыме, а теперь и у нас на Чукотке.

Наше предприятие в прошлом году переведено на новые условия экономического планирования и материального стимулирования. Хорошо поработав, труженики получили за год более 100 тысяч рублей из фонда материального поощрения.

Как и все трудящиеся страны, коллектив нашего предприятия взял повышенные обязательства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Проводим с людьми экономическую учебу, особое внимание уделяем вопросам дисциплины и безаварийной работы. Интересной, на наш взгляд, формой политического и экономического воспитания людей являются вошедшие у нас в традицию «шоферские четверги». Каждую неделю собирается весь коллектив, обсуждает текущие вопросы жизни и работы автохозяйства. Недавно мы подвели итоги выполнения социалистических обязательств, взятых в честь ленинского юбилея. 120 человек за успехи в труде награждены почетными грамотами, ценными подарками.

Ежегодно с нашего предприятия уходят юноши служить в армию. На автобазе создан учебный пункт для подготовки призывной молодежи. Оборонно-массовой работой, которую ведет первичная организация ДОСААФ, охвачены все труженики предприятия.

Так живут автотранспортники далекой Чукотки, влюбленные в суровый Север, в свой нелегкий благородный труд.

Б. АВДЕЕВ,
директор автобазы

пос. Эгвекинот
Магаданской области

Недавно автор статьи Борис Михайлович Авдеев прилетел в Москву в очередной отпуск. Здесь он получил автомобиль «Москвич-412», который выиграл по автомотолотерее ДОСААФ.

Строки из писем

В 1965 году я купил мотоцикл К-175В. Сегодня на нашем с ним счету уже более 40 тысяч километров почти без ремонта. За время эксплуатации я ни разу не менял не то чтобы коленчатый вал и поршни, но даже кольца. И подшипники колес в хорошем состоянии. Много приходится ездить на дальние расстояния и по различным дорогам, и мотоцикл ни разу меня не подвел. Как я этого достиг?

Основное — своевременное и правильное обслуживание мотоцикла. После каждой поездки обязательно протираю машину, а если она в грязи — отмываю и очищаю. Регулярно раз в неделю смазываю все точки. Систематически прочищаю карбюратор, топливный кран, воздушный фильтр. Проверяю систему зажигания. Тщательно и своевременно подтягиваю весь крепеж. В конце каждого сезона удаляю нагар с поршня и из камеры сгорания и подвергаю чистке всю выпускную систему.

Немаловажное значение имеет и заправка мотоцикла. Все время стараюсь пользоваться одними и теми же сортами бензина и масла. Масло в картере меняю через каждые 500 километров пробега, так как знаю из опыта, что за это время оно засоряется частицами пластмассы от ведущих дисков сцепления.

Конечно, в мотоцикле К-175В есть и слабые места, например шлицевое крепление пусковой педали. Этот узел я усилил двумя шпонками по «совету бывалых», напечатанному в журнале. Нуждаются, на мой взгляд, в некоторой реконструкции педаль и валик переключения передач. В прошлом сезоне на моем мотоцикле износились гнезда подшипников колес. Я запрессовал в них стальные обоймы под размер подшипников, и все стало отлично.

Вот, в целом то, что необходимо для увеличения межремонтных пробегов каждого мотоцикла. Конечно, при грамотном вождении и правильной обкатке.

А. БОРИСЛАВСКИЙ

г. Дрогобыч

* * *

В апрельском номере журнала за этот год я прочитал статью «Водитель медицинской службы», в которой говорится о шофере Войтеховиче, отказавшемся везти в больницу ребенка. И мне вспомнился случай из моей шоферской жизни.

После окончания курсов я работал на грузовой машине в селе Перемеиовка. Однажды в нашу участковую больницу принесли девочку лет 13—14 с острым приступом аппендицита. Как на грех, медицинская машина была на вызове. Ждать ее возвращения было большим риском, потому что состояние девочки ухудшалось с каждой минутой. По просьбе врача меня послали отвезти больную в райцентр, в больницу. До райцентра — 45 километров. Я вел машину на предельной скорости, но так, чтобы не причинять боли и без того страдающей девочке, лежащей в кузове на матрацах. Вот мы и в райцентре, но и здесь не смогли оказать девочке помощь, так как хирург выехал в район на операцию. И снова, по направлению райбольницы, мы мчимся уже в городскую клинику Семипалатинска. 65 километров гонки: в зеркале я вижу, как девочка то бьется от боли, то замирает на руках у медицинской сестры, а у меня от этой картины выступает на лице холодный пот.

После операции хирург сказал, что, опоздай мы на несколько минут, девочку уже трудно было бы спасти. Я не знаю ни имени девочки, ни фамилии медицинской сестры, но не мог я уехать, не зная исхода операции. Когда все кончилось благополучно, я поехал домой. Ехал, а душа у меня пела, потому что я спас человека.

Пусть Войтехович прочтет это письмо, и может быть он что-то поймет, оценит свой поступок и сделает нужный вывод.

А. ПФУИТ

Казахская ССР,
Семипалатинская область,
с. Бородулиха

Советские спортсмены на зарубежных трассах



ВАЛЕРИЙ КЛЕМЕНТЬЕВ — ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ

Честно говоря, в эту победу не очень-то верили, хотя ждали ее все наши поклонники спидвея. Уж очень трудная задача стояла перед дебютантом личного чемпионата мира 23-летним гонщиком из Тбилиси Валерием Клементьевым, которому единственному из всех советских гаревиков удалось пробиться в европейский финал. Там ему предстояло встретиться с сильными, опытными шведскими и польскими спортсменами.

Итог этого поединка известен. Валерий Клементьев выступил превосходно. Набрав 12 очков из 15 возможных, он занял первое место и стал чемпионом континента.

Еще два года назад о Валерии Клементьеве и других грузинских спортсменах, специализирующихся в гаревых гонках, мало кто знал. Все успехи отечественного спидвея были неразрывно связаны с замечательными башкирскими мастерами, которые, побеждая во всесоюзных чемпионатах, представляли Советский Союз и в международных встречах.

Первая неожиданность произошла в прошлом году на очередном, десятом чемпионате страны. Никому не известный паренек из Тбилиси Валерий Клементьев победил многих ветеранов и занял четвертое место. А через некоторое время стараниями Валерия и его товарищей по команде был «прописан» в столице Грузии Кубок СССР. Случайность на глазах перерастала в закономерность.

Тогда-то Клементьев и был включен в состав сборной команды Советского Союза и принял участие в своих первых международных соревнованиях с польскими гаревиками. Его спокойствие, удивительное чувство балансировки, желание бороться до конца сразу же обратили на себя внимание тренеров. Польские друзья нашли в манере езды нашего молодого гонщика что-то схожее с почерком многократного чемпиона мира шведа О. Фундина.

В этом году Клементьев убедительно доказал, что тренеры не ошиблись, доверив ему место в сборной страны. Серебряная медаль на чемпионате Советского Союза, успешное выступление в полуфинале командного чемпионата мира и, наконец, победа в европейском финале — свидетельство того, что в нашем спидвее появился новый гонщик международного класса.

Своим наставником Валерий называет ветерана грузинского мотоспорта Сократа Лиоминиди. Именно встреча с ним и определила спортивную судьбу Клементьева. Несколько лет назад Лиоминиди с помощью товарищей построил в окрестностях Тбилиси гаревую дорожку и удивлял местных мальчишек своим искусством управлять мотоциклом на коварных виражах. С этого примитивного трека и ведет историю грузинский спидвей. Сократ увлек гаревыми гонками немало молодых спортсменов, в том числе и Клементьева. Закончив службу в рядах Советской Армии, Валерий остался в Тбилиси и, после того, как в городе был построен мототрек, стал выступать за местную команду.

Всего три года понадобилось новичку, чтобы встать вровень с лучшими зарубежными и советскими мастерами гаревых гонок. В его тактической зрелости, умении все отдать для победы убедились пятнадцать финалистов европейского финала — Э. Яицаж, Т. Гаррисон, А. Погожельский, А. Выгленда, О. Фундин и другие. Всех опередил молодой советский спортсмен.

СПАРТАКИАДЕ НАВСТРЕЧУ

Пять мнений о пяти чемпионатах страны

Сюжет летнего спортивного сезона развивался ныне по всем законам драматургии. Самые интересные, волнующие события произошли в последних главах — в августовские дни. На финишной прямой сезона встретились сразу пять чемпионатов страны. Медали разыграли картингисты, мотомногоборцы, мастера гаревых и шоссейно-кольцевых мотогонок. Первый лично-командный чемпионат Советского Союза провели юные мотокроссмены.

Эти соревнования имели одну особенность — они носили характер репетиции перед будущими стартами V юбилейной спартакиады, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Каковы итоги минувших чемпионатов, все ли готово к предстоящему спортивному празднику? Редакция решила, что лучше всего на эти вопросы могут ответить спортсмены и тренеры.

И вот даны задания пяти спортивным комментаторам. Все они выступали в соревнованиях в различных ролях. Двадцатикратный чемпион страны, заслуженный мастер спорта Н. Севастьянов дебютировал ныне в качестве тренера, такие же обязанности выполняли мастера спорта С. Кудинов и Ю. Иванов. А остальные двое — заслуженный мастер спорта Г. Кадыров и мастер спорта А. Сафонов были непосредственными участниками соревнований.

Итак, пять мнений о пяти чемпионатах страны.

Слово спортивным комментаторам „За рулем"



На старом треке новые имена

«Представьте, что зрители пришли в свой старый театр на спектакль. Здесь все вроде бы обычно. Но... Начался первый акт, и все удивлены. Привыкли, как всегда, видеть на сцене давно знакомых полюбившихся артистов. А их-то и не видно. И тем не менее спектакль всем нравится».

Так начинался отчет о личном чемпионате Советского Союза по мотогонкам на гаревой дорожке в газете «Советская Башкирия». Действительно, среди шестнадцати финалистов, стартовавших на старом уфимском треке, зрители увидели в основном новых соискателей чемпионского титула. По разным причинам в финальных соревнованиях не оказалось многих опытных гонщиков, которые в прошлые годы по традиции делили главные призы первенств только между собой. Неоднократный чемпион страны заслуженный мастер спорта Игорь Плеханов сделал вынужденный перерыв, так как защищал диплом в институте. Выступал за рубежом в это время его неизменный соперник в борьбе за «золото» заслуженный мастер спорта Борис Самородов. Что же касается Геннадия Куриленко, Юрия Чекранова и меня, то у нас были менее уважительные причины на право быть в числе зрителей: все мы потерпели неудачу в предварительных соревнованиях. Лишь двум ветеранам — Фариду Шайнурову и Виктору Трофимову удалось пробиться через горнило отборочных стартов.

Финал чемпионата страны, таким образом, оказался в этом году молодежным. Многие его участники впервые попали на столь ответственные соревнования. Любопытно и другое. Я не припоминаю первенства Советского Союза, которое так широко отражало бы географию нашего гаревого спорта. Посудите сами: на уфимском треке выступали посланцы Даугавпилса, Владивостока, Ленинграда, Алмалыка, Новосибирска, Тбилиси, Ровно, Балакова и ряда других городов.

Несмотря на необычный состав финалистов, чемпионат выдался на редкость напряженным и интересным. Не было, пожалуй, ни одного заезда, который прошел бы скучно и вяло. Лучшей иллюстрацией в этом отношении может послужить поединок В. Трофимова с Ю. Дубининым, в котором лидеры менялись пять раз. Приятно, что тон на гаревой дорожке задавали молодые гонщики, выступавшие с задором, вдохновенно. Но все же поначалу сказывалось преимущество опытного бойца Виктора Трофимова. Он уверенно набирал очки и реально претендовал на победу в первом дне соревнований. Трудно сказать, какова оказалась бы судьба золотой медали, если бы не произошла довольно запутанная история в шестнадцатом заезде. В нем встречались В. Трофимов и В. Клементьев. Заезд был прерван из-за падения Клементьева. Виновным (в кроссинге) признали Трофимова, у которого, на мой взгляд, имелись причины сомневаться в правильности этого решения. Потеряв очень важные три очка, экс-чемпион страны в дальнейшем отказался по сути дела от борьбы за высшую ступень пьедестала почета.

В первый день победил В. Клементьев — 14 очков. Далее шли: Ю. Дубинин — 13, В. Трофимов и В. Гордеев — по 12, А. Павлов — 9 и Б. Цехвиович — 8 очков. Второй день гонок превосходно провел Юрий Дубинин, выигравший все пять заездов. Его сумма очков — 28 оказалась «золотой». Молодой новосибирский спортсмен впервые стал чемпионом Советского Союза. Юрий еще в прошлом году выступал по группе юниоров и дважды побеждал в соревнованиях своих сверстников. В этом сезоне он первенствовал также и в финале чемпионата Российской Федерации. Нового чемпио-

на отличает высокая техника езды, отличная маневренность на дорожке, которая позволяет ему «атаковать» соперников практически в любой позиции. Но в мастерстве Дубинина есть пока и слабая сторона — Юрий плохо берет старт. Улучшив дебютную часть гонки, он сможет избавиться от неприятной обязанности быть в каждом заезде догоняющим.

Второе место с 25 очками занял также молодой гонщик Валерий Клементьев (Тбилиси). Бронзовая медаль вручена Виктору Трофимову (Ровно) — 23 очка. До последнего заезда реально претендовал на «бронзу» и В. Гордеев из Балаково. Но обидное падение на финишной прямой отодвинуло этого талантливого гонщика на четвертое место.

Из молодых спортсменов мне хотелось бы отметить еще двоих — А. Павлова и А. Кузьмина. Насколько мне помнится, мы впервые увидели представителя Владивостока в финале чемпионата страны. Думается, что знакомство с Павловым зрителям понравилось. Специальное жюри наградило его призом за лучший стиль езды. Исключительно корректно выступал и 19-летний гонщик из Даугавпилса А. Кузьмин. В этом году он успешно стартовал среди юниоров. И вот теперь, оказавшись в компании взрослых, сумел потеснить многих более опытных соперников. Во второй день соревнований Кузьмин набрал 9 очков. Неплохой результат.

А теперь вернусь к тому, с чего начал свой рассказ о чемпионате страны. Он оставил, конечно, горький осадок как у любителей спидвея в нашей республике, так и у самих башкирских гонщиков. Впервые за одиннадцатилетнюю историю первенств Советского Союза в этом виде соревнований уфимские гонщики остались без медалей. Десять лет столица Башкирии собирала на гаревых треках богатые спортивные трофеи, все эти годы уфимские спортсмены составляли костяк сборной команды страны. И как-то незаметно здесь забыли о необходимости готовить молодых спортсменов. Минувший чемпионат особенно ярко вскрыл этот изъян.

Наша республика богата спортивными талантами. Думается, что трекеры и ведущие гонщики в ближайшие годы сумеют подготовить новых Плехановых, Шайнуровых, Самородовых, которые возродят славу башкирского мотоспорта.

Г. КАДЫРОВ,
заслуженный мастер спорта СССР

г. Уфа

Результаты чемпионата: 1. Ю. Дубинин (Новосибирск) — 28 очков; 2. В. Клементьев (Тбилиси) — 25; 3. В. Трофимов (Ровно) — 23; 4. В. Гордеев (Балаково) — 20; 5. Б. Цеханович (Балаково) — 17; 6. А. Павлов (Владивосток) — 17 очков.

Картинг молодеет!



Очень немногие виды соревнований могут похвастаться таким бурным развитием, таким ростом популярности среди молодежи, как картинг. Сейчас можно сказать, что гонкам на микроавтомобилях все возрасты покорны. Это лишний раз подтвердило проходившее в Риге первенство Советского Союза.

В столицу Латвии прибыло свыше 110 сильнейших спортсменов страны. Вместе с опытными гонщиками, так сказать, старожилами чемпионатов, старт приняли многие молодые спортсмены, дебютирующие на такого масштаба соревнованиях. И здесь нельзя не сказать о том, что представительности чемпионата во многом содействовал новый, более демократичный принцип отбора участников. В отличие от прошлых лет, когда комитет картинга сам называл финалистов, на этот раз он широко раскрыл двери на рижскую трассу всем, кто был своевременно заявлен на участие в первенстве страны (разумеется, в соответствии с требованиями Положения).

Прогрессивность такого решения не замедлила сказаться. Молодежь получила возможность проверить свои силы в борьбе с именитыми мастерами, поучиться у них тактическим премудростям. Впрочем, дебютанты были явно недовольны отведенной им поначалу ролью учеников. Многие молодые гонщики смело, на равных вели борьбу со своими старшими товарищами, и кое-кому из них удалось потеснить ветеранов с пьедестала почета. Вот, к примеру, курянин Вячеслав Чуваев, выступавший еще недавно в группе юношей. Ныне он награжден серебряной медалью за второе место в классе II-Б. Стойкими бойцами показали себя представитель «Даугавы» Янис Бломе, на прошлой спартакиаде (в 1967 году) победивший в группе младших юношей на 50-кубовой машине, и картингист из Московского городского Дворца пионеров Михаил Густешов. Янис занял четвертое место, а Михаил — шестое.

Чемпионом же в классе II-Б (машины с отечественными двигателями 125 см³) стал московский спартаковец Альфред Усач. Один заезд он выиграл, а в другом был вторым. Всего здесь стартовало 49 человек. На их картах стояли минские мотоциклетные моторы М-105. Правда, качество этих двигателей оставляет желать лучшего: невысоки их технические и скоростные данные. Но во всяком случае проблему массовости, как показал чемпионат, они помогают решить.

Пожалуй, наиболее успешно ветеранам удалось отстоять свои позиции в заездах на картах 125 см³ международного класса II-А. И это понятно. Здесь подобрался очень сильный состав гонщиков, среди них и те, кто имеет достаточный опыт выступления в международных соревнованиях. С самого начала лидерство захватил рижанин Виктор Бортниекс. Он отлично подготовил машину и соревнованиям и оправдал надежды своих земляков. Все заезды Виктор провел с присущей ему тактической зрелостью, по-спортивному зло и хладнокровно. Мое стремление выиграть у Бортниекса не увенчалось успехом. Более того, из-за ошибки, допущенной во втором заезде, мне пришлось довольствоваться третьим местом. В итоге «тряхнувший стариной» Имантс Шлейтерс и я набрали одинаковое количество очков. Но у Имантса были лучшие показатели в метании гранаты, и он на пьедестале почета занял более высокую ступеньку.

В классе III (175 см³) борьба за лидерство развернулась между прошлогодним чемпионом страны мастером спорта Вадимом Ореховым (Московская область) и экс-чемпионом СССР в гонках по льду на картах ленинградцем Александром Заградским. После двух заездов они также набрали одинаковое количество очков и также спор их решило гранатометание. Золотая медаль присуждена Заградину.

И тут уместно поставить вопрос о том, какое место при оценке спортивных результатов призваны играть военно-прикладные элементы, не связанные непосредственно с мастерством вождения машины. Безусловно, каждый спортсмен обязан уметь метко стрелять и метать гранату, быть всесторонне подготовленным к защите Родины. Думается, что показатели соревнований по всем этим дополнительным элементам должны учитываться и поощряться, но отдельно, вне связи с результатами, показанными за рулем спортивной машины.

Советские спортсмены на зарубежных трассах

«ДОМБАЙ» — СИЛЬНЕЙШИЙ НА КОНТИНЕНТЕ

После годичного перерыва советские мотоболисты вновь приняли участие в розыгрыше Кубка Европы среди сильнейших клубных команд. И на этот раз нашу страну представлял черкесский «Домбай», завоевавший звание чемпиона Советского Союза в четвертый раз подряд. Его выступление в западногерманском городе Куппенхайме, где проводился турнир, ожидалось с большим интересом: ведь «Домбай» в 1967 году, впервые приняв участие в европейских соревнованиях, выиграл почетный приз.

Помимо советских мотоболистов в розыгрыше Кубка финие участвовали французский клуб «Камара», прошлогодний победитель этих соревнований, и западногерманская команда «Куппенхайм». В первом полуфинальном матче жребий свел наших спортсменов и хозяев поля. Мотоболисты «Домбая» поначалу действовали скованно — сказывалось большое волнение. И довольно быстро были за это наказаны: форварду «Куппенхайма» удалось открыть счет. Во втором тайме советские мотоболисты наконец заиграли в полную силу, на больших скоростях. Один за другим следовали сильные прицельные удары по воротам западногерманских спортсменов. Вскоре М. Акимов сделал счет ничейным, а затем В. Шаула вывел «Домбай» вперед. В итоге 2 : 1 — победила наша команда.

Затем советские мотоболисты сыграли вничью (1 : 1) с французской «Камарой». Счет не отражал соотношения сил на поле: «Домбай» превосходил соперников и в скорости, и в маневренности, и в количестве ударов по воротам.

Третий полуфинальный матч проводился между французской и западногерманской командами. «Куппенхайм» уверенно победил — 4 : 1.

На следующий день состоялась финальная встреча. Вновь на поле «Домбай» и «Куппенхайм». Хозяева соревнований выступали, как и во всех предыдущих матчах, на экспериментальных мотоциклах 250 см³ с двигателями, имевшими мощность 29 л. с. Наши спортсмены были «вооружены» отечественными кроссовыми «Ковровцами-250». Но ни новейшая техника, ни «родные стены» не помогли хозяевам поля. С первой и до последней минуты матча полностью доминировал «Домбай». Финальный свисток зафиксировал крупную победу советских спортсменов — 5 : 0. Два мяча забил В. Шаула и по одному В. Безворотный, Б. Денишов и М. Акимов.

Наши мотоболисты с честью выдержали трудное испытание и во второй раз завоевали Кубок Европы. Это большой успех замечательных мастеров П. Чеснокова, М. Акимова, В. Безворотного, В. Громова, Б. Денишова, В. Шаулы, О. Солнцева, Ю. Алексинского, Н. Анищенко, тренера команды В. Гончаруна и механика В. Сердюка. Свой вклад в победу «Домбая» вложили и другие сильнейшие команды Советского Союза. Именно в споре с ними во всесоюзных первенствах наш чемпион оттачивал мастерство, закалял волю, перенимал все лучшее из технического и тактического арсенала соперников.



Слева направо: в первом ряду — руководитель делегации А. Балашнов, В. Шаула, В. Громов; во втором ряду — Б. Денишов, М. Акимов, трекер команды В. Гончарун, В. Безворотный, П. Чесноков, старший тренер А. Кван, Н. Анищенко, Ю. Алексинский, О. Солнцев и механик В. Сердюк.

Фото В. Ольшевского

Советские спортсмены на зарубежных трассах

КУБКУ ДРУЖБЫ НРАВИТСЯ МОСКВА

Убедительной победой советских картингистов завершился розыгрыш Кубка Дружбы социалистических стран. Наши гонщики первенствовали как в командном, так и в личном зачетах. Сильнейшим в этих соревнованиях был мастер спорта москвич Александр Сафонов.

Первый этап розыгрыша Кубка состоялся, как известно, в конце мая в Польше и закончился победой советских картингистов. Затем участники международных соревнований стартовали в Германской Демократической Республике, где успешно выступили хозяева трассы. Они заняли первые места в командном и личном зачетах. Третий этап проходил в Москве. Здесь снова победа досталась нашим картингистам.

Перед заключительными гонками на трассе в венгерском городе Дунайвароше лидировала команда СССР — 895 очков. За ней следовали гонщики ГДР — 735, Польши — 595 и Венгрии — 398 очков. Таким образом, немецкие спортсмены еще сохраняли шансы на командную победу.

Около 15 тысяч жителей этого небольшого венгерского города наблюдали за решающими стартами. От Советского Союза выступали А. Сафонов, рижанин В. Бортникенс, В. Лыткин, О. Шаев (оба из Курска) и В. Орехов (Московская область).

На скоростной трассе, с длинными прямыми участками спортсмены стартовали в шести заездах. Лучшим свидетельством того, насколько упорной была борьба в этом соревновании, будет протокольная запись порядка прихода участников к финишу каждого заезда. Первый заезд: 1. А. Сафонов, 2. Ю. Кох, 3. И. Ангер (оба ГДР), 4. В. Бортникенс,.. 8. О. Шаев,.. 12. В. Лыткин,.. 16. В. Орехов. Второй заезд: 1. Бортникенс, 2. Сафонов, 3. Ангер,.. 6. Лыткин... 15. Шаев. Третий заезд: 1. Ангер, 2. Бортникенс, 3. Сафонов,.. 6. Лыткин,.. 10. Шаев,.. 11. Орехов. Четвертый заезд: 1. Х. Винцлер (ГДР), 2. Сафонов, 3. Бортникенс,.. 6. Лыткин,.. 12. Шаев,.. 16. Орехов. Пятый заезд: 1. Винцлер, 2. Бортникенс, 3. Сафонов,.. 6. Лыткин,.. 9. Орехов,.. 12. Шаев. Шестой заезд: 1. Винцлер, 2. Сафонов, 3. Бортникенс,.. 6. Орехов,.. 8. Лыткин,.. 13. Шаев.

В итоге команда СССР набрала на этапе 293 очка, на три очка опередив спортсменов ГДР. Это решило судьбу первого места в общем зачете. Наши картингисты второй раз подряд завоевали почетный приз. Второе место досталось команде ГДР, третье — Польши.

В личном зачете как на последнем этапе, так и по итогам всех четырех выступлений в розыгрыше Кубка победил советский гонщик Александр Сафонов. Вторым призером стал также наш картингист — Владимир Лыткин. Третье место завоевал Хорст Винцлер, четвертое — Юрген Кох (оба ГДР) и пятое — Виктор Бортникенс.

Советская команда продемонстрировала на всех этапах соревнования возросшее мастерство, волю к мужеству в достижении победы. Большой вклад в успех наших картингистов внесли тренер А. Волков-Влодов и механик А. Шклин.

Итак, Кубок Дружбы снова остался в Москве.



Сборная команда советских картингистов перед началом соревнований в польском городе Кошалине (слева направо): В. Лыткин, О. Шаев, В. Орехов, В. Бортникенс, А. Сафонов, тренер А. Волков-Влодов, руководитель делегации А. Чернасский.

«Кольцо» с дистанции в шаг



Нелегко расставаться со спортом, которому отданы многие годы жизни. Но рано или поздно для каждого спортсмена приходит последний старт. XXII лично-командное первенство Советского Союза по шоссейно-кольцевым гонкам было для меня первым соревнованием, в котором выступал я не участником, а тренером команды Вооруженных Сил СССР. Пользуясь случаем, хочу выразить самую искреннюю благодарность эстонским товарищам и всем тем, кто устроил в Таллине мои проводы.

Впрочем, слово «проводы» звучит здесь не совсем удачно. Ведь в спорте я остался и получил теперь даже некоторое преимущество — возможность наблюдать за ходом борьбы во всех заездах как бы со стороны, оценивать достоинства и ошибки в тактическом мастерстве у своих недавних соперников. Тренеры стоят во время соревнований обычно возле самой кромки асфальтированной трассы. Эта ближняя позиция, позволившая видеть все происходящее крупным планом, и дает мне основания сделать ряд замечаний о минувшем чемпионате.

Как известно, в нынешнем году он был проведен по более широкой программе, чем всегда, — в четыре этапа. Это новшество можно только приветствовать, поскольку оно позволило в очень скудный для кольцевиков календарь внести лишнюю встречу. Четыре этапа дали также возможность более полно и точно определить силы участников первенства. Однако замечу, что не все трассы были равноценны в смысле выявления мастерства гонщиков. Так, если в Риге и Таллине от спортсмена требовалось действительно высокое искусство в управлении машиной, то на трассе в Вильнюсе, имеющей в основном прямые участки, успех решали более мощные двигатели мотоциклов.

Но не только это повлияло на распределение мест в командном и личных зачетах. Давно известно, что полнокровной спортивной жизнью живут только мотоциклисты-кольцевики Латвии, Эстонии и Литвы. Здесь имеются прекрасные трассы, часто проводятся соревнования. Неудивительно, что именно гонщики Прибалтики были фаворитами в основных классах.

Спортсмены других республик пока не имеют таких отличных условий для тренировок и подготовки к ответственным стартам. Вот почему сужается география шоссейно-кольцевого спорта. Примечательно, что на нынешнем чемпионате были представлены только республики и города, которые расположены по соседству с Латвией, Эстонией и Литвой, — это Белоруссия, Украина, Российская Федерация, Москва и Ленинград. За исключением двух-трех спортсменов из Азербайджана и Грузии, гонщиков других республик на всесоюзном первенстве не оказалось.

Конечно, отсутствие хороших, постоянно действующих кольцевых трасс — лишь часть трудностей в развитии этого вида спорта. Пожалуй, главная причина — острая нехватка техники. Большинство участников чемпионата выступало на самодельных мотоциклах. В этом, на мой взгляд, можно найти объяснение тому, что на «кольце» мало появляется новых имен. Молодым гонщикам, не имеющим опыта в подготовке машин, трудно соперничать с ветеранами, многие из которых сами конструируют двигатели, такими, как Абрамов, Олейников, Силиньш, Штейнбург.

На общем фоне безразличия заводов к нуждам кольцевиков особенно ярко видны успехи рижских мотоциклостроителей, ежегодно выставляющих на трассы соревнований 50-кубовые машины. Была и еще одна новинка — 125-кубовый экспериментальный мотоцикл ВНИИМотопрома, на котором выступал Э. Борисенко. Уже то, что Эдуард установил несколько рекордов трасс, говорит о прекрасных ходовых качествах этой машины.

Каждая новинка вызывает всегда много споров о возможности допустить ее в общий зачет. На нынешнем чемпионате такому же сомнению была подвергнута большая группа мотоциклов, имеющих двигатель «Чезет», которые доминировали в своем классе. Видимо, окончательное разрешение всех этих споров можно ожидать на будущих чемпионатах. Предполагается, что в тех классах, где это возможно, появятся две группы машин — «А» и «Б». Первая объединит мотоциклы, специально подготовленные заводами в ограниченном количестве, экспериментальные и некоторые из сделанных руками гонщиков.

Пока же в числе победителей чемпионата мы увидели старых знакомых — рижан А. Смертьева, Э. Киопе, К. Ошиньша, О. Ркса с колясочником Я. Авотиньшем, москвича Б. Юдина и неизменную золотую пару А. Раутенфельда и А. Портнягина (РСФСР).

Следует подумать и над тем, достаточно ли двух финальных заездов на первенстве страны. Опыт на мой взгляд, показывает, что недостаточно. Для того, чтобы не было случайностей, лучше проводить чемпионат страны в несколько этапов с исключением худшего результата. Тогда можно будет избежать таких обидных срывов, какой произошел, например, с одним из ведущих наших гонщиков мастером спорта Владимиром Лытниным. Во время одного из заездов у него отказала свеча в двигателе. Это лишило его возможности показать высокий результат. Кстати, многоэтапная система проведения соревнований картингистов применяется уже в братских социалистических странах и целиком оправдывает себя.

А. САФОНОВ,
мастер спорта СССР

г. Рига

Результаты соревнований

Личный зачет. Класс II-А: 1. В. Бортникенс, 2. И. Шлейтерс (оба «Даугава», Латвийская ССР), 3. А. Сафонов («Труд», Москва). Класс II-Б: 1. А. Усан («Спартак», Москва), 2. В. Чуввев, 3. О. Шаев (оба автомотоклуб, Курск). Класс III: 1. А. Заградин (автомотоклуб, Ленинград), 2. В. Орехов (автомотоклуб, Московская область), 3. А. Спрингис («Даугава», Латвийская ССР). **Командный зачет.** Первенство среди республик: 1. Латвийская ССР, 2. Москва, 3. Ленинград. Первенство среди низовых коллективов: 1. «Даугава», 1-я команда, 2. Курский автомотоклуб, 3. Дворец пионеров г. Москвы.

Несколько неожиданно закончилась борьба на спортивных машинах класса 350 см³. Чемпионом здесь впервые стал молодой эстонский гонщик Л. Тээсалу, опередивший таких грозных соперников, как Э. Кийса, Ю. Рандла, В. Хельм.

Из-за отсутствия «кворума» не были разыграны медали в классе гоночных машин 350 см³.

Н. СЕВАСТЬЯНОВ,
заслуженный мастер спорта СССР

Рига—Вильянди—Таллин

Результаты соревнований

Класс 50 см³, юноши: 1. С. Метс (Эстонская ССР), 2. Х. Голдманис (Латвийская ССР), 3. А. Якименко (РСФСР); **мужчины:** 1. А. Смертьев, 2. К. Кребс, 3. Э. Цукскис (все Латвийская ССР); **125 см³, женщины:** 1. Э. Киопе, 2. З. Клейшмите (обе Латвийская ССР); 3. Л. Тулль (Эстонская ССР); **125 см³, мужчины:** 1. К. Ошиньш (Латвийская ССР), 2. Э. Борисенко (РСФСР), 3. Э. Тауниньш (Латвийская ССР); **175 см³:** 1. Б. Юдин (Москва), 2. К. Цалкаламанидзе (Грузинская ССР), 3. Э. Силиньш (Латвийская ССР); **350 см³:** 1. Л. Тээсалу, 2. Э. Кийса, 3. А. Калам (все Эстонская ССР); **350 см³ с коляской:** 1. А. Раутенфельд — А. Портнягин (РСФСР), 2. А. Канут — У. Кийр (Эстонская ССР), 3. Д. Стуре — П. Камерграузис (РСФСР); **750 см³ с коляской:** 1. О. Риис — Я. Авотиньш (Латвийская ССР), 2. А. Рябинин — Н. Горпиненко (Украинская ССР), 3. В. Калюжный — К. Смирнов (Ленинград). **Командный зачет среди республик:** 1. Латвийская ССР, 2. Эстонская ССР, 3. РСФСР; **среди команд ДСО и ведомств:** 1. «Даугава» (Латвийская ССР), 2. Советская Армия, 3. «Калев» (Эстонская ССР); **среди команд автомотоклубов:** 1. СТК «Трудовые резервы» г. Таллина, 2. ЦАМК работников автотранспорта Латвийской ССР, 3. СТК ДОСААФ г. Ленинграда.

Трассы меняются, проблемы остаются



Сильнейшие мотомногоборцы Советского Союза справляли в нынешнем году новоселье. Хорошо обжитые ними трассы в окрестностях Ужгорода были сменены сложными горными перевалами в районе прикарпатского города Коломыя. Сюда на чемпионат страны прибыли сборные команды союзных республик, городов Москвы и Ленинграда. В полном составе пожаловали на новые трассы и старые проблемы, которые вот уже многие годы преследуют многодневные соревнования.

211 и 61. Первая цифра — это число участников, стартовавших в первый день чемпионата, вторая — финишировавших в этом мотоциклетном марафоне. Столь большой сход объясняется, на мой взгляд, двумя причинами. Во-первых, многие участники не имеют еще достаточного опыта выступлений в таких сложных соревнованиях, подготовке мотоциклов к серьезным испытаниям в различных дорожных и скоростных условиях. Во-вторых, организаторы чемпионата предложили спортсменам исключительно жесткий график движения, уложиться в который было под силу только опытным многоборцам.

Причины большого схода участников с дистанции остались, таким образом, прежними. Приходится вновь сетовать на то, что не все команды всесторонне подготовились к такому важному спортивному экзамену, каким является чемпионат страны по многоборью. Слов нет, многодневка — далеко не самый простой вид мотоциклетных состязаний. Из-за сложности в выборе трассы, организации четкого судейства кое-где на местах до сих пор отказываются от их проведения. И почему-то упорно при этом забывается более простая и удобная форма тренировок к всесоюзному чемпионату — однодневные и двухдневные соревнования. Как показывает опыт, спортсмены очень охотно стартуют в малом многоборье.

Минувшее первенство страны еще раз убедило всех в том, что осталась нерешенной проблема судейства. В последнее время опытные арбитры не очень-то охотно выезжают на многодневные трассы. Кое-кто рассуждает так: куда легче отсудить в течение двух часов мотокросс или трековые гонки. В нынешнем году предполагалось вызвать из других городов на чемпионат более сорока судей. Но в Коломыю прибыло только двадцать, и во многом по вине Центрального автомотоклуба, который слишком поздно выслал на места письма с вызовом. Чтобы не сорвать соревнования, в судейскую бригаду приглашали чуть ли не всех желающих.

Нужно ли говорить о том, что работа этой сколоченной на скорую руку судейской коллегии не вызвала особых восторгов со стороны участников и тренеров. Можно понять и положение секретариата: каждый год приходится по-новому подсчитывать результаты. Причем некоторые нововведения очень трудно объяснимы. Приведу такой пример. Московский спортсмен А. Хлебников, мужественно продолжавший борьбу несмотря на неполадки в мотоцикле, все же закончил дистанцию до закрытия трассы. И тут выяснилось, что упорство спортсмена дорого обошлось команде Москвы: Хлебников «привез» сумму очков, превышающую ту, которая начисляется за сход. Выходит, будь вместо гонщика, готового отдать борьбе все силы, человек, склонный при первой неудаче отправиться отдыхать, команда так не пострадала бы. Я не знаю, по чьей вине — секретариата или составителей Положения — произошел этот казус, но ясно одно: такой системы в наших соревнованиях не должно быть.

К сожалению, можно довольно долго перечислять то, что не должно встречаться на всесоюзных чемпионатах. Нельзя, например, поручать разметку трассы одному начальнику дистанции. Даже самый опытный, знающий все тонкости этой работы человек просто не в силах сам образцово разметить многокилометровую трассу. Не хотелось бы также, чтобы победители в мотомногоборье определялись в основном лучшими ходовыми и динамическими качествами экспериментальных машин, которые стартуют в общем зачете с обычными мотоциклами.

На фоне красивых горных пейзажей Прикарпатья в тесном «содружестве» с нерешенными проблемами и развивались события на чемпионате. Собственно, судьба первого места была решена в самом начале соревнований. Отлично подготовленная команда Российской Федерации, в состав которой входили многие члены сборного коллектива страны, оставила соперников далеко позади. За последующие места с переменным успехом боролись спортсмены Украины, Литвы и Москвы.

Драматично для литовских гонщиков сложился заключительный этап чемпионата. Незадолго до финиша в команде, претендовавшей на второе место, сошли с дистанции два спортсмена. В итоге — только шестой результат среди коллективов союзных республик. Значительно лучше могли выступить и мотоциклисты Украины, но их подвели юноши. Здесь хочется отметить успех представителя Львова мастера

В ПРЕЗИДИУМЕ ЦК ДОСААФ

В июне нынешнего года редакция журнала «За рулем» совместно с Киевским обкомом ДОСААФ и Украинской федерацией мотоспорта организовали в Богуславском районе Киевской области однодневные соревнования сельских мотоциклистов на личных машинах. Они прошли успешно (см. «За рулем», 1969, № 9).

Бюро президиума ЦК ДОСААФ, рассмотрев вопрос о проведении массовых военизированных однодневных соревнований на личных мотоциклах, одобрило инициативу журнала «За рулем», Киевского обкома ДОСААФ и Украинской федерации мотоспорта и постановило рассматривать эти соревнования как один из действенных факторов вовлечения в занятия мотоспортом широких масс мотоциклистов, привлечения их к активному участию в V Спартакиаде по военно-техническим видам спорта.

Учитывая, что в стране насчитывается около 6 миллионов мотоциклистов, представляющих большой резерв для массового мотоспорта, республиканским, областным и краевым комитетам ДОСААФ рекомендовано широко использовать однодневные военизированные соревнования на личных мотоциклах для решения задач массового вовлечения в мотоспорт молодежи, и прежде всего допризывного и призывного возрастов; считать необходимым включать эти соревнования в спортивный календарь.

Управлению военно-технической подготовки и спорта и Федерации мотоциклетного спорта поручено разработать организационно-методические указания по проведению однодневных соревнований на личных мотоциклах и типовое положение. В целях привлечения мотолюбителей к соревнованиям и поощрения победителей предусмотреть в положении материальное поощрение участников соревнований, занявших первое место.

ВОПРЕКИ ТРАДИЦИИ

Четыре команды — «Башкирия» (Уфа), «Нева» (Ленинград), «Локомотив» (Даугавпилс) и «Восток» (Владивосток) вышли в нынешнем году в финал розыгрыша Кубка СССР по спидвею. Судьба почетного приза решалась на гаревой дорожке ленинградского трека.

Стало уже своеобразной традицией, что кубок доставался хозяевам финальных соревнований. И на этот раз гонщики «Невы» своим уверенным выступлением в первых стартах как бы заявили, что не собираются отойти от «правила». Перед вторым, заключительным днем соревнований ленинградцы выигрывали у своих ближайших соперников спортсменов «Локомотива» четыре очка. В последних заездах гаревики Даугавпилса сделали, казалось, невозможное. А. Петровский, А. Кузьмин, Ю. Ступанов, В. Вольский и Н. Рыбников не только ликвидировали разрыв, но и опередили в итоге хозяев трека на шесть очков. Второе место заняла «Нева» (56 очков), третье — «Башкирия» (40) и четвертое — «Восток» (33 очка).

В ЧЕТВЕРТЫЙ РАЗ

Черкесская команда «Домбай» в четвертый раз подряд завоевала звание чемпиона Советского Союза по мотоболу. Как и в прошлые годы, серебряные медали выиграли спортсмены элистинской «Кометы», отставшие от победителей всего на одно очко.

Судьба третьего места оставалась неясной буквально до последнего тура. На «бронзу» претендовали два коллектива — «Кавказ» из Невинномысска и зеленокумская «Молния». Спор между ними решили мотоболисты «Вымпела» (Полтава). Выиграв у «Молнии» со счетом 6 : 4, они «передвинули» зеленокумцев на четвертое место. Третьим призером чемпионата стал, таким образом, «Кавказ».

Последние, восьмое и девятое, места заняли соответственно красноярский «Енисей» и «Норд» (Баку). Этим двум командам придется в будущем году покинуть высшую лигу, а открывшиеся вакансии займут победители из класса «Б» — омский «Омич» и «Горняк» из города Шахты.

спорта С. Комлина, который сумел на серийном ИЖе в компании грозных соперников занять третье место.

Специальный приз за волю и мужество был вручен члену юношеской команды ЦС ФКиС Виктору Полованкову. Семь километров тащил он к финишу мотоцикл с разбитым задним колесом и принес в итоге своей команде победу. Можно было бы отметить подобным призом и упорство гонщика из Латвии А. Смертьева, который на 50-кубовом мотоцикле успешно прошел всю трассу, и трех экипажей на трехколесных мотоциклах — единственных колясочников, кому салютовал клетчатый судейский флаг на финише.

Очередной чемпионат СССР по мотомногоборью завершен. Теперь следующая встреча — в финале V юбилейной спартакиады. Через полгода «многодиевщики» вновь соберутся, чтобы разыграть почетные награды. Очень хочется, чтобы они не встретились с надоевшими всем старыми проблемами.

Ю. ИВАНОВ,
мастер спорта СССР

г. Коломыя

Результаты соревнований

Личный зачет. 175 см³, юноши: 1. В. Кралинин, 2. Ю. Егоров (оба РСФСР), 3. Я. Эглитис (Латвийская ССР); **взрослые, 50 см³:** 1. А. Смертьев (Латвийская ССР); **125 см³:** 1. Г. Жданов, 2. В. Адоян (оба РСФСР), 3. Д. Андриади (Узбекская ССР); **175 см³:** 1. В. Тюрин, 2. Г. Шулик (оба РСФСР), 3. В. Горулько (Украинская ССР); **250 см³:** 1. А. Козырчиков (РСФСР), 2. Э. Рамонас (Литовская ССР), 3. Ар. Кляиньш (Латвийская ССР); **350 см³:** 1. С. Чирцев, 2. Г. Чащипов (оба РСФСР), 3. С. Комлик (Украинская ССР); **мотоциклы с колясками:** 1. А. Раутенфельд — А. Портнягин, 2. В. Дрожжин — Н. Дерягин, 3. В. Огурцов — В. Разделкин (все РСФСР). **Общекомандный зачет среди республик:** 1. РСФСР, 2. Украинская ССР, 3. Москва; **среди юношеских команд:** 1. РСФСР, 2. Латвийская ССР, 3. Грузинская ССР; **среди ДСО и ведомств (взрослые):** 1. «Йыуд» (Эстонская ССР), 2. «Немунас» (Литовская ССР), 3. ЦС ФКиС; **среди ДСО и ведомств (юноши):** 1. ЦС ФКиС; 2. «Труд», 3. «Немунас»; **среди команд автомотоклубов:** 1. СТК Латвийской ССР, 2. АМК г. Вильнюса, 3. АМК г. Алма-Аты; **среди команд мотозаводов:** 1. Ижевский завод, 2. Ковровский завод, 3. Рижский завод.

Мальчишки творят чудеса



Победитель в классе 50 см³ Валерий Шевандейков.

Еще недавно жители небольшого эстонского городка Валга наблюдали за острой борьбой умудренных опытом спортсменов, выступавших на мотоциклах с колясками. Это было захватывающее зрелище. И вот снова много людей на холмах вокруг кроссовой трассы. Нет, они не ждали ничего похожего на виденное в прошлый раз. Их привело сюда просто любопытство, желание посмотреть, как же поедут по такой сложной трассе эти мальчишки, которые и сами-то немногим выше мотоцикла.

...Оглушительно затрещали двигатели мопедов. Ребята заняли свои места на площадке. Когда огромная стрелка на стартовых часах закрыла цифру «12» и опустились «ворота», 38 юных гонщиков ринулись вперед. Несколько десятков метров они шли плотной группой, затем между ними стали появляться интервалы. Одному удавалось сразу проскочить песчаную полосу и с ходу взять крутой подъем, другому приходилось слезать и толкать машину вперед. С каждым метром, с каждым кругом борьба обострялась. Вперед вырвался рижанин Андрис Розенбахс, но вскоре его обошел паренек из Вильнюса Валерий Шевандейков. Быстро и красиво едут минчанин Виктор Долбик, рижанин Карлис Крауклис.

В манере езды этих ребят, в их упорстве зрители находят что-то близкое тому, что довелось им видеть на прошлых соревнованиях. Временами мальчики творят чудеса. Одобрительные возгласы, аплодисменты раздаются, когда миниатюрный рижанин Эдвинс Белицкис соскакивает с мотоцикла и бегом толкает его в гору, чтобы не отстать от других. Так ему приходится поступать не один раз, но он не сходит с трассы.

Оживление среди зрителей нарастает, когда начинают гонку юноши на мотоциклах 175 см³. Скорости высоки, быстро меняются лидеры. Рижане Вилнис Кужниекс, Айварс Звейниекс, вильнюсцы Ян Кжинацкий, Семен Эскин, Леон Турба, представители других школ умело преодолевают самые трудные участки трассы.

Одним словом, зрителям не пришлось скучать. Они и на этот раз стали свидетелями по-настоящему интересных соревнований. У них на глазах делало первый шаг в большой спорт самое юное поколение мотоциклистов.

Соревнования в Валге, в которых приняли участие команды родившихся недавно шести детско-юношеских спортивно-технических школ и детской мотоспортивной школы клуба «Биерини», — убедительный ответ скептикам, которые и поныне еще ищут сомнительные аргументы, чтобы доказать, будто подросткам не следует заниматься мотоспортом. Уже первые шаги таких школ, как вильнюсская, минская, рижская, убедительно доказывают, что приобщение к мотоспорту 12—14-летних подростков не только возможно, но и крайне полезно для подготовки будущих мастеров. Именно в эти годы, как утверждают тренеры детских школ, ребята быстро и хорошо усваивают различные приемы вождения мотоцикла, которые затем смогут послужить им прочным фундаментом для достижения успехов в большом спорте. И жаль, что такие школы еще и поныне не созданы в ряде городов.

Вот тут-то и надо сказать о тех темных сторонах, которые обнаружились в Валге и явились, во-первых, следствием так называемых организационных просчетов в подготовке к самим соревнованиям и, во-вторых, прямым результатом недочетов, имеющих место в работе некоторых школ.

Начнем с трассы. Она была хороша для «колясочников», но, несмотря на упрощения, не подходила для мальчиков, стартовавших на мопедах 50 см³. В то же время для юношей, выступавших на мотоциклах 175 см³, она после изменений оказалась слишком «скоростной».

Важное значение, как известно, имеет техника. Но о какой же серьезной подготовке к первенству можно говорить, если не все школы были ею обеспечены. Так, даже одна из лучших — вильнюсская лишь за несколько дней до выезда в Валгу получила три новых мотоцикла. А вот таллинцы вынуждены были выступать только на мопедах, ибо больше ничего не имели, минчанам «одолжили» мопеды вильнюсцы. Что же касается ленинградцев и горьковчан, то они привезли с собой машины, давно отслужившие свой срок. Ленинградцы стартовали на старейших дорожных мопедах. И хотя ребята, не жалея сил, возились с ними, это ни к чему не привело. Только одному из ленинградцев, выступавших в группе мальчиков, — Вячеславу Грекову удалось закончить два заезда и войти в зачет, остальным же пришлось оставить трассу на первом или втором круге.

Неудачи этих двух команд не случайны и в значительной мере отражают состояние работы в ДЮСТШ Горького и Ленинграда. Они все еще переживают «организационный период», хотя и существуют не первый год. У них нет помещений, не хватает тренеров, преподавателей. С этим, разумеется, мириться нельзя. К спортивной работе с детьми надо относиться по-взрослому, так, чтобы ни один учебный день не пропадал даром.

Пора серьезно подумать и о том, чтобы обеспечить все школы спортивной техникой в количестве, достаточном для нормальных занятий с ребятами.

Многие участники соревнований выступали на кроссовых мопедах 50 см³. Появление таких машин уже само по себе отрадное явление. Жаль только, что по качеству они еще далеко не удовлетворяют всем требованиям. Передняя вилка слаба, часто выходят из строя коробка передач, зажигание. Юные спортсмены и их наставники ждут от рижского завода «Саркана Звайгзне» хорошей, надежной кроссовой машины. И очень жаль, разумеется, что на соревнованиях не было представителя этого завода.

В Валге юные мотоциклисты сделали уверенный шаг в спорт. Пожелаем же им больших успехов на пути к вершинам мастерства.

С. КУДИНОВ,
мастер спорта СССР

г. Валга

Результаты соревнований

Командный зачет. 50 см³: 1. Вильнюс, 2. Рига, 3. Минск. 175 см³: 1. Вильнюс, 2. Рига, 3. Минск. **Личный зачет.** 50 см³: В. Шевандейков (Вильнюс), 2. В. Долбик (Минск), 3. К. Крауклис (Рига). 175 см³: 1. В. Кужниекс (Рига), 2. А. Звейниекс («Биерини»), 3. Я. Кжинацкий (Вильнюс).



Гонку ведут юноши на мотоциклах 175 см³.

Фото К. Юллиса

ШКОЛЬНИКИ—ЗА РУЛЬ!



Как будет организовано преподавание автодела в средних школах

Два года назад в 238-й школе Москвы был организован автомобильный кружок. Десятки ребят научились здесь управлять автомобилем. В новом учебном году преподавание автодела в старших классах этой школы включено в программу и стало обязательным.

На снимке — занятия в IX классе «а» ведет преподаватель А. С. Иванов.

Профессии водителя, вообще автотранспортные специальности пользуются у нас заслуженным уважением и популярностью. Нет такой отрасли народного хозяйства, нет такого рода войск, где можно было бы обойтись без автомобиля. Год от года количество автомобильной техники будет расти. Конечно, и людей, умеющих ею владеть, понадобится больше.

Учитывая растущие потребности народного хозяйства в водительских кадрах, Совет Министров СССР принял в начале 1969 года постановление «Об обучении учащихся старших классов средних общеобразовательных школ автоделу». Сообщения об этом решении, появившиеся в печати, вызвали большой интерес. Родители, педагоги, сами учащиеся просят рассказать о том, как будет проводиться в жизнь это постановление.

Преподавание автодела (начиная с IX класса) вводится поэтапно. В 1969—1970 учебном году — в 510 школах, в 1970—1971 — в 1020, в 1971—1972 — в 2030 школах страны.

Разработаны программы для учащихся IX—X (XI) классов. Они утверждены Главным управлением школ Министерства просвещения СССР и ГАИ Министерства внутренних дел СССР.

При этом учитывалось, что условия в школах, их возможности различны, и предусмотрено два варианта программ: для шоферов-профессионалов (434 часа) и шоферов-любителей (294 часа). Кроме того, сверх плана учебных занятий отводится время на практическое вождение автомобиля: 50 часов для шоферов-профессионалов, 32 часа для любителей.

Главным управлением школ и ГАИ утверждена инструкция «О порядке выдачи водительских удостоверений учащимся, оканчивающим среднюю общеобразовательную школу с обучением автоделу». В ней подробно разъяснены условия сдачи экзаменов по устройству, техническому обслуживанию, вождению автомобиля и правилам движения. В школе для приема экзаменов создается комиссия в составе директора (председатель), преподавателя автодела, инструктора по обучению практическому вождению, представителя автопредприятия. Сдавшим экзамены школа выдает свидетельство, образец которого предусмотрен положением «О порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электротранспорта». Те, кто получит такие свидетельства, допускаются к сдаче экзаменов в Государственной автомобильной инспекции по достижении 17 лет. Для представления учащихся к экзаменам в местную ГАИ школа подает заявку не позднее чем за месяц (до 25 числа данного месяца), а также на каждого учащегося свидетельство о сдаче экзаменов в школе, справку медицинского учреждения о допуске к управлению автомобилем, две фотокарточки размером 3×4 см.

Юноши и девушки, которые сдадут экзамены в ГАИ, получат удостоверения шофера-профессионала или шофера-любителя, в зависимости от того, по какой программе они занимались. В удостоверении, в разделе для особых отметок указывается дата, с момента которой владелец удостоверения имеет право управлять автомобилем (то есть по достижении 18 лет). Не сдавшие экзамены в ГАИ допускаются к повторным экзаменам на общих основаниях.

Сегодня одна из первоочередных забот — создать учебно-материальную базу, максимально соответствующую программам подготовки водителей: оборудовать классы, мастерские, обзавестись учебными автомобилями, агрегатами, механизмами. Местные Советы депутатов трудящихся, на которые возложена эта работа, сообща с автотранспортными предприятиями, заводами, стройками, колхозами и совхозами, где имеются гаражи и мастерские, уже немало сделали для оснащения школ. Помогают школам воинские части и подразделения. Есть немало примеров, когда, скажем, военные автомобилисты безвозмездно передают школам неиспользуемую технику.

Советы Министров республик, местные органы власти принимают меры к тому, чтобы обеспечить школы, где автодело вводится в первую очередь, новыми грузовыми и легковыми автомобилями с дублирующими педалями управления, запчастями, горючим и смазочными материалами, организовать техобслуживание и ремонт автомобилей.

Задача состоит в том, чтобы к созданию базы для обучения школьников автоделу были привлечены широкие круги хозяйственного актива, в первую очередь руководители крупных автохозяйств, авторемонтных предприятий, мастерских, автомотоклубы и спортивно - технические клубы ДОСААФ. Особенно нуждаются в помощи общественности школы, расположенные в небольших городах и сельской местности.

Не менее важной и, прямо скажем, нелегкой задачей, вытекающей из решения правительства, является подбор, подготовка и переподготовка кадров.

Для практического обучения вождению автомобиля вводятся должности инструкторов из расчета один инструктор на 35 школьников. Преподавателей автодела и инструкторов подбирают из числа лучших работников местных автохозяйств и предприятий. Это в основном практики, как правило, не имеющие педагогического образования и опыта работы с учащимися. Поэтому сразу же возник вопрос: как привить им навыки наставника? Решено создать сеть курсов.

Летом нынешнего года довольно большая группа преподавателей автодела побывала на курсах, организованных ЦК ДОСААФ и Министерством просвещения СССР на базе учебных организаций оборонного Общества. Такие курсы работают в Свердловске, Новосибирске, Горьком, Иркутске, Рязани, Астрахани, Баку, Риге, Минске, Алма-Ате, Ташкенте, Чернигове, Николаеве, Житомире.

Сейчас программа курсов рассчитана на 200 часов. В нее входят такие темы, как основы педагогики и трудового воспитания школьников; вопросы, вытекающие из Закона о всеобщей воинской обязанности; темы военно-патриотического воспитания учащихся. Большая часть часов отводится на повышение методического мастерства, углубление теоретических и практических знаний по устройству, эксплуатации автомобилей, основам и правилам движения; по техническому обслуживанию, слесарным работам и вождению автомобиля.

Подготовка инструкторов практического вождения будет организована в 1970 году.

Вполне понятно, что на первых порах школы будут испытывать трудности, неизбежные в период становления нового дела. Но «узких мест» будет тем меньше, чем большей ответственностью проникнутся те, кому поручено обеспечить надлежащим образом выполнение постановления правительства.

Итак, школьники — за руль автомобиля! Привить юношам и девушкам любовь к технике, научить их управлять автомобилем, подготовить резервы технических специалистов для народного хозяйства и Советских Вооруженных Сил — большая и почетная задача.

И. АЛДОШКИН,
инспектор Главного управления школ Министерства просвещения СССР

СПУТНИК АВТОТУРИСТА

Нашн автолюбители не нзбалованы, изи известно, обнлнем спраачоиой литературы, иоторая поможет в дальнем путешествии. И понятеи большой интерес читателей к выпущенному нздательством «Траиспорт» «Справочннку автотуриста»*. Весь тираж разошелся в течение иескольиих иедель.

Кннга адресоваиа а основиом начинающнм автопутешественннкам. Особенно полезны ее первые разделы, посаященные сборам а дорогу. Авторы подробио рассказывают, с чего нужно иачннать подготовку автомобиля и дальнему путешествию, как дооборудоаать его, создать маисимум удобств. В книге даны практичесине соаеты по уходу за автомобнлем в дороге, прнведеи спнсок иеобходнмых запчастей н ннструмеитоа, описаны палаткн, тенты, багажиии, приспособления для устройства спальных мест в машинах разных марои и моделей. Все практнчесиие рекомендацин достаточно полны н приведены а стройиую систему.

Несомиеино, полезен раздел, где опублииоваи перечень АЗС, станций техобслуживання, кемпннгов, паисионатоа, мотелей.

Авторы книги сумели иайтн и удачио использовали ннтересиые материалы, публнковавшиеся в прошлые годы в разиых изданиях, а том числе и в журиале «За рулем», но со временем ставшие библиографичесиой редкостью и потому почти недоступными иынешнему читателю — новым владельцам автомобилей. Слоаом, справочнк бесспорно полезеи для моторнзоааиных путешественииков.

Однако приходится с сожаленнем иоистатнровать, что кннга не лншена иедостатиов. Однн нз ннх появилнсь во многом по аине издателей. За то время, пока справочннк готовился к печати, сменилнсь адреса иекоторых автомагазинов и туристичесиих клубов, закрылись старые и открылнсь иовые АЗС, устарели и классификационые иорматиы по аатотуризму.

Другие огрехи лежат на совести автороа. Так, перечень н описання нсторнческих памятникоа, музеев, а также современных зданий н других новейших сооружеиий приведены совершенно бессистемно. Турнсту, интересующемуся, скажем, только памятииками минувшей войны, будет крайне трудно выбрать иужиые сведеиия. Сомиительиы прн этом и некоторые рекомендацин, которые дают аaторы турнстам. Приехавшим в Москву н Ленинград авторы почему-то предлагают нспользовать стояики для машнн у гостиннц «Метрополь», «Нацнональ», «Мосива», «Астория», «Европейсиая». Эти стоянки, иак правнло, заияты, да к тому же вряд ли следует иаправлять не всегда прнвыиших к интенсивному улнчиому данжению водителей в самый цеитр города. При составлении графнков путешествий авторы нсчисляют время с точностью до мниуты, забывая, что пользоваться этнмн графнками должиы туристы, а ие раллисты. Важнее было бы более подробно остановнться на принципе составления графииов двнжения, рассказать о режиме дня путешественника.

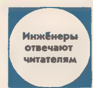
Жаль, что в справочнике не хватило места для соаетов по организацин туристсиого быта, особенио прн полевых иочлегах и дневках. Еще обндиее, что авторы подробно рассказали лишь о путешестаии в Среднюю Азию — иаимеиее доступном для массы турнстов нз-за саоей продолжительностн, нн словом не обмолаившись о прекрасных местах средней полосы.

Эти недостатки легио устранимы при последующем издании иниги, тираж которой явио недостаточен для всех желавших ее прнобрести.

М. ШАГАЛОВА,
инструктор Центрального илуба автомототуристов

* С. И. Кеангели, А. Ф. Кеангели, Г. В. Сеннчкин, А. Г. Сеничкин, С. Н. Балашов. Справочник автотуриста. Мосиаа, «Траиспорт», 1969, 50 000 эиз., цена 70 иоп.





СЛОЖНЕЕ, НО НАДЕЖНЕЕ

Многие читатели-мотоциклисты просят рассказать, как правильно менять шариковые подшипники коленчатого вала двигателя и существуют ли съемники, позволяющие устанавливать новые подшипники без разборки картера.

Замена шариковых н роликовых подшипников двигателя и колес мотоцикла — операция аесьма отаетственная. От ее выполнеиия во многом зависит долговечность и подшипника и узла, в котором он установлен.

Как правило, для соедиheния подшипникоа с коленчатым валом, картером и ступицами колес примеияются посадки с натягом. Это значит, что при установке подшипников необходимо прилагать значительные усилия, то есть запрессовывать их. Обычно пользуются прессами разного типа (гидраалическими, винтовыми) нли молотками с соотаетстаующими оправками. Чтобы уменьшить усилие запрессовки н соответственно деформацию гиезда и аала, нагревают узлы, если это возможно, до 100—120 градусов.

Так поступают при запрессовке опориых подшипиков в левую и правую половины картера н при установке затем колеичатого вала. Подвергать картер действию открытого пламени нельзя из-за опасности местного перегрева и деформации узла.

Очень важно в процессе запрессовки не допускать перекоса подшипнка в гнезде. Перекос, во-первых, обуслоаливает повышеине усилия запрессовки, а во-вторых, приаодит к деформации посадочиой поверхиостн гнезда и увеличению его днаметра (рис. 1). Вероятность перекоса умеиьшается, если применять для запрессовки оправку с центрнрующим выступом и сферическим накоиечником (рис. 2). Такая форма накоиечника обеспечивает более равномерное распределение усилия по торцовой поверхности кольца. Чтобы усилие не восприннмалось внутренним кольцом, в оправке делают проточку, соответствующую диаметру наружного кольца.

В правильно установленных подшипиках коленчатый вал прн толчке должен сделать по инерции несколько оборотов. Некоторые мотоциклисты для сокращения работ, связанных с заменой коренных подшипников коленчатого вала, демоитируют их при помощи различных съемииков, чтобы установить ноаые подшипники без разборки картера (см. «За рулем», 1966, № 9).

Преимущестаа такого способа — простота и иебольшая трудоемкость — очеаидны. Менее заметны его иедостатки, а они могут привестн к очень неприятным последствиям.

Дело в том, что соединения цапф коленчатого вала с маховиками и маховиков с шатунным пальцем, выполненные посредстаом прессовых посадок, не рассчитаиы на большие осевые иагрузки. При запрессовке подшипника эти соедиieния могут нарушиться и коленчатый аал деформируется. Несоосиость цапф, превышающая допустимую велнчину (0,02—0,03 мм), приведет к перекосу внутреннего кольца подшипника, и шарики его окажутся защемленными (рис. 3). В результате перегрузки шариков подшипник быстро выйдет из строя.

Применение упрощенного способа замены подшипникоа коленчатого вала оправдано только в крайнем случае, например, в дороге. Но после установки новых подшипников иадо обязательио убедиться, что вал вращается плавио, без стука. Для этого сиимают цилиндр и, придерживая поршень, проворачивают вал за шатуи.

В заключение несколько слов о ремонте поврежденных соединений. Если подшипник входит в гнездо или на вал саободио, можио увеличить его иаружный днаметр (нли уменьшить внутренний) способом гальваиического хромирования, никелирования или медиения колец. Внутренние части подшипинка прн этом предохраняют от покрытия двумя пластмассовыми шайбами, стяиутыми болтом, или специальиыми составамн, имеющимися в мастерских (цехах) гальваиопокрытий.

Разделывать «разбитое» гнездо для установкн переходной втулки можно только в хорошо оборудоваиой мастерской, потому что посадочные места для подшипников надо растачивать в собраиом картере, обеспечив нх соосность. По этой же причине нельзя менять только одну половину картера.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ, инженер

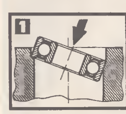
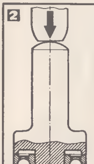


Рис. 1. Увеличеиие днаметра гнезда при запрессовие перекошеииого подшипиина.



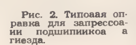


Рис. 2. Типоаая оправка для запрессоаии подшипникоа а гиезда.

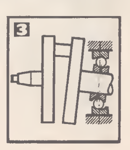


Рис. 3. Деформацня коленчатого вала и защемление вследствие этого шарнков подшипиниа.

Под декабрьским листком «Календаря автолюбителя» читатели не найдут знакомого имени: **М. Гинцбург.** Оборвалась жизнь одного из старейших авторов «За рулем», страстного пропагандиста моторизации, человека высокого мужества.

Всю свою жизнь Матвей Григорьевич Гинцбург отдал людям, связавшим себя с миром моторов. Для них он писал свои книги, брошюры, статьи, для них создавал консультационные пункты, изобретал, творил. И трудно было поверить, что этот человек, заряженный могучей энергией, водивший мотоцикл как заправский гонщик, участник авторалли и автопробегов, неутомимый автопутешественник с юных лет навсегда оказался лишенным возможности самостоятельно передвигаться. Но он принадлежал к людям, которых воспитало наше советское время и над которыми не властна даже самая тяжкая болезнь. Ноги ему заменил мотор, и он остался в строю.

Когда грянула война, инвалид I группы М. Гинцбург добровольцем вступил в истребительный батальон и стал механиком мотоотряда.

Его талант популяризатора и журналиста развернулся в послевоенные годы. Матвея Григорьевича хватало на многое. Он был постоянным автором и консультантом нашего журнала. Он писал искрящиеся юмором брошюры для автотуристов и толстые, ставшие настольными, технические книги по устройству и ремонту мотоциклов. Книги эти неоднократно переиздавались, их выпускали за рубежом, тираж их превысил миллион двести тысяч экземпляров. Он писал рассказы и повести. И над всем этим работал с одинаковой увлеченностью и серьезностью, в полную силу, сознавая высокую ответственность человека, разговаривающего с миллионами читателей. Все, что выходило из-под его пера, отличали огромная эрудиция, острый глаз, хороший литературный вкус. Он очень много сделал и очень о многом мечтал. Матвей Григорьевич был не только журналистом, но и изобретателем (творчество его отмечено рядом авторских свидетельств), искуснейшим механиком, вложившим немало труда в подготовку гоночных мотоциклов.

Каждый, кто хоть раз встречался с ним, ощутил на себе его огромное человеческое обаяние. Он вел переписку с сотнями своих читателей, к нему приезжали мотоциклисты и автомобилисты из разных городов и сел.

Просто не верится, что Матвея Григорьевича больше нет среди нас, что мы не услышим его, не прочитаем того, что он хотел еще написать. Смерть оборвала большие творческие планы. Он готовил новое издание книги «Мотоциклы», заканчивал автобиографическую повесть, отбирал материал для нашего «Календаря автолюбителя».

Светлая память о М. Г. Гинцбурге — талантливом популяризаторе автомотодела, хорошем, добром, мужественном человеке навсегда сохранится в памяти всех, кто его знал, кто читал его умные книги.

По просьбе редакции из набросков, оставленных М. Гинцбургом, последнюю в этом году страницу календаря подготовила Надежда Ивановна Акимова — жена и верный друг Матвея Григорьевича, его соавтор по ряду работ.

КАЛЕНДАРЬ АВТОЛЮБИТЕЛЯ

ДЕКАБРЬ

Последний месяц года — первый месяц официальной зимы. У автолюбителей, помимо этих общечеловеческих забот, есть еще свои, только им ведомые. И у тех, кто стоически преодолевает каверзы зимней эксплуатации машины, и у тех, кто «на приколе». Правда, в декабре поспокойнее, чем в марте, когда приятный для всех звук весенней капели неуклонно предупреждает о приближении техосмотра, или в августе, когда до отпуска остается неделя, а нужно еще успеть сделать кучу дел. Можно не спеша обсудить с друзьями все автомобильные радости и неудачи, поделиться опытом подготовки к дальним пробегам, путевого ремонта, показать отснятый в дороге фильм. Короче говоря, декабрь — месяц, на который у автомобилистов свои расчеты.

«Старики» — не годами, а опытом — просвещают новичков, и все доброжелательно внимают самым, казалось бы, невероятным «байкам». Но разговоры разговорами, а для многих и в декабре хватает дела. Зима как раз подходит для капитальных работ по двигателю и коробке передач. Автомобиль стоит, а снятые и определенные в удобное место агрегаты проходят тщательную ревизию.

Полезно очистить от нагара впускной и выпускной тракты двигателя. Если позволяет оборудование и квалификация, нужно сгладить неровности на внутренних стенках коллекторов, придать каналам более плавную форму, скруглить острые переходы. Эта операция, которую проводят обычно специальными шарошками с гибким валом, требует внимания и осторожности — порой можно увлечься и «прогрызть» стенку водяной рубашки. Тогда придется искать новый коллектор. Но, как говорится, игра стоит свеч — гладкие стенки и плавные линии переходов каналов, по которым идет рабочая смесь или отработавшие газы, не создают дополнительного сопротивления потоку, наполнение и очистка цилиндров существенно улучшаются. Три-четыре лошадиных силы прибавит мотору эта операция. Особое внимание следует обратить на выпуск — именно он в основном и «держит» двигатель, отнимает у него мощность.

Если решено всерьез заняться двигателем, прежде всего нужно позаботиться о запасных деталях, без которых не обойтись. Подумали ли вы, например, о всех «мелочах» до того, как при снятии поддона картера разорвалась прикипевшая к нему тонкая пробковая прокладка? Кое-кому пришлось заменить тонкую прессованную пробку (уж больно легко она крошится) бензомаслостойкой резиной. Одобряют. Но достать такой лист бензостойкой резины, пожалуй, еще труднее, чем найти «фирменную» прокладку.

Однажды, обычно летом, когда жарко, вы замечаете, что с уменьшением оборотов коленчатого вала стрелка масляного манометра угрожающе скатывается к нулю. Становится страшновато. Но время такое, что не хочется, конечно, надолго ставить машину «на прикол» и лезть глубоко в мотор. Густое масло в этом случае помогает, но обычно ненадолго. Зимой же самое время вернуться к «проблеме давления».

Сначала проверим датчик — может быть вообще страхи были напрасны. Здесь все в порядке. Теперь обратим внимание на масляный насос. Иногда простой регулировкой его редукционного клапана удается повысить на 0,5—0,6 атм давление в системе смазки. На «четыреста седьмых» отличное действие оказывает замена насоса значительно более «мощным» от «четыреста восьмого». Он полностью взаимозаменяем со своим предшественником. Никаких переделок не требуется, а давление подскочит на 1,5—2 атм с гарантией. Если и эти меры тщетны — дело, скорее всего, в чрезмерном износе втулок распределительного вала. Но в этом случае предстоит серьезный ремонт, и дома его не осилить.

Убедившись же, что с давлением все хорошо и без «резерпина», займитесь клапанами. Вспомните, как все лето назойливо стучал какой-то из них и никак не удавалось привести его в норму. Раз уж вы сняли двигатель, между другими работами должно найтись место и для притирки и регулировки клапанов.

А есть ли у вас прокладки головки блока и клапанных крышек? Снимая, их легко повредить, и нужно иметь на этот случай запас. Побеспокойтесь, если у вас «Москвич» или «Запорожец», о металлических колпачках-подпятниках, которые надеваются на стержень клапана под коромысло (у «Москвича» на всех, а у «Запорожца» только на выпускных клапанах). Можно обойтись и без новых. Достаточно прошлифовать старые и снять ямку (иначе не удается правильно отрегулировать зазор между коромыслом и клапаном).

Приводя клапаны в порядок, нужно, конечно, заменить сальники — уплотнительные колечки на стержнях. Старые наверняка «задубели» от горячего масла и потеряли упругость. Такая простая операция может ощутимо снизить расход масла.

Найдется дело и для тех, кому недосуг или просто негде заняться ревизией и ремонтом агрегатов. Пора, например, освежить чехлы сидений. Кстати, в этом номере журнала вы можете получить исчерпывающие рекомендации, как скроить и сшить чехлы для «Волги».

Одним словом, дело у автомобилиста всегда найдется.

Декабрь на дворе. Год идет к концу. А в общем, нет — год автолюбителя никогда не кончается.

Н. АКИМОВА



ЗАСЕДАНИЕ СЕМИДЕСЯТОЕ

В повестке дня семидесятого заседания «Клуба» соединены, казалось бы, совсем разные вещи. В самом деле, что общего между чехлами для сидений «Волги» и креплением крыльев «Москвича-407»? Или тем и другим и изношенными защелками дверных замков?

Общее то, что наступила зима. Лучшее время, чтобы спокойно, не спеша, подготовить автомобиль к следующему сезону — отремонтировать, усовершенствовать, если в этом есть необходимость.

Первое слово — работникам конструкторско-экспериментального отдела Горьковского автозавода В. И. Красногорской и Е. Ф. Паутовой.

ЧЕХЛЫ НА СИДЕНЬЯ «ВОЛГИ»

Вид вашего автомобиля во многом зависит от того, как выглядит его салон, а в нем — обивка сидений. Предохранить их отделку от грязи и пятен легче, чем отчистить. Наш совет—сразу наденьте на сиденья специальные чехлы из ткани. Они не только сохранят обивку, но и сделают более приятной поездку в жаркое время.

В магазинах, торгующих автомобилями и запасными частями, можно купить чехлы, но несложно и сшить их самим.

Наиболее подходящий материал — льняные ткани. Они прочны, упруги, их удобно стирать и гладить, полотно мало садится после стирки и долго сохраняет хороший вид. Кроме того, они отличаются разнообразием окраски, рисунков и смогут удовлетворить каждого; имеет значение и то, что ткань эта сравнительно недорога.

Итак, материал выбран — мы шьем чехол для сидений автомобиля «Волга».

Комплект состоит из трех отдельных частей. На переднее сиденье надевается один чехол (рис. 1). Его сшивают из отдельных, предварительно сшитых чехлов для подушки 1 и спинки 7. Как выкроить детали, ясно из чертежа. Там же даны указания (их надо выполнять точно), как пришивать держатели, делать подгибки и швы.

Для подушки (рис. 2) и спинки (рис. 3) заднего сиденья чехлы шьются отдельно и не соединяются между собой.

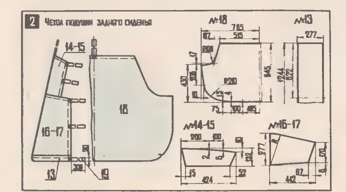
Наименования всех деталей, из которых «собирается» комплект, обозначения их позиций на чертежах и необходимое количество мы свели в таблицу. Так удобнее.

Думаем, понятно, что «правая» деталь отличается от «левой» тем, где находятся лицевая и изнаночная стороны ткани.

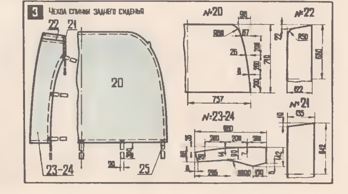
Практический совет. Вначале изготовьте по чертежу выкройки из плотной бумаги в натуральную величину. Тщательно проверьте все размеры. Только после того, как убедитесь, что «шаблоны» точны, можно приступить к раскрою ткани.

№ позиции	Деталь	Количество деталей на один чехол
	I. Чехол переднего сиденья (рис. 1)	
	Чехол подушки переднего сиденья в сборе (1)	
2	Передняя часть	1
3 и 4	Боковая часть	2 (левая и правая)
5	Верхняя часть	1
6	Держатель	5
	Чехол спинки переднего сиденья (7)	
8	Задняя часть	1
9	Верхняя часть	1
10	Передняя часть	1
11 и 12	Боковая часть	2 (левая и правая)
	II. Чехол подушки заднего сиденья (рис. 2)	
13	Передняя часть	1
14 и 15	Надставка боковой части	2 (правая и левая)
16 и 17	Боковая часть	2 (правая и левая)
18	Верхняя часть	1
19	Держатель	12
	III. Чехол спинки заднего сиденья (рис. 3)	
20	Передняя часть	1
21	Верхняя часть	1
22	Задняя часть	1
23 и 24	Боковая часть	2 (правая и левая)
25	Держатель	14

1 Чехол переднего сиденья



2 Чехол подушки заднего сиденья



3 Чехол спинки заднего сиденья

СНОВА СЪЕМНЫЕ

На «Москвичах» прежних моделей («402», «407», «403») крылья и детали облицовки (все, что иногда называют оперением машины) соединяются с кузовом болтами, причем гайки закреплены на крыльях, полке щита радиатора и брызговика его облицовки (рис. 1). Бывает, что после нескольких лет эксплуатации не удается разобрать такое соединение: гайки «спаиваются» с болтами. В лучшем случае вы сорвете головку, в худшем — будете с трудом распиливать болты в узком неудобном пространстве ножовкой или срубать зубилом.

Способ, позволяющий сделать соединения вновь разборными, предлагает А. В. Киров из г. Кинель Куйбышевской области.

Как только вы впервые снимете крылья или детали облицовки для ремонта, замены или антикоррозийной защиты, несколько измените конструкцию соединений. Это довольно просто.

Переделка не требует специального оборудования, каких-либо приспособлений и ощутимых затрат, а выгоды большие — легкость и удобство разборки и сборки, когда это понадобится в следующий раз. На рис. 1 показано заводское крепление крыла к кузову. Отсоединив его, тщательно срубите гайкодержатели 4, зачистите поверхности, чтобы удалить коррозию, загрунтуйте и окрасьте их. Из полосового железа толщиной 2,0—2,5 мм вырубите планки-накладки (рис. 2) шириной 20—25 мм, просверлите отверстия и притупите острые кромки. Затем пропустите болты М8 через отверстия накладок и приварите их головки к накладкам. Вставьте накладки с болтами в соответствующие отбортовки оперения и наденьте (там, где это надо) прокладки на выступающую часть болтов. Теперь деталь оперения (например, крыло, как показано на рис. 3) можно свободно приложить к своему месту на кузове, болты входят в свои отверстия и изнутри притягиваются обычными гайками. Как бы ни корродировала находящаяся снаружи часть крепления, гайку 7 внутри кузова всегда легко отвернуть или подтянуть обычным ключом.

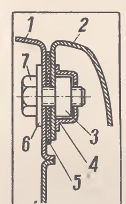


Рис. 1. Заводское крепление крыла: 1 — кузов; 2 — крыло; 3 — квадратная гайка; 4 — гайкодержатель; 5 — прокладка; 6 — шайба; 7 — болт.

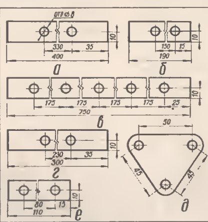


Рис. 2. Планки для крепления (по две штуки): а — заднего крыла в передней части; б — заднего крыла в задней части; в — заднего крыла в верхней части; г — переднего крыла в задней части; д — полки щита радиатора к крылу; е — брызговика облицовки радиатора к щиту радиатора.

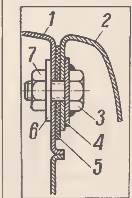


Рис. 3. Предлагаемое крепление крыла: 1 — кузов; 2 — крыло; 3 — болт М8; 4 — полосовое железо; 5 — прокладка; 6 — шайба; 7 — гайка.

РЕМОНТИРУЕМ «МОСКВИЧ»

Казалось бы, мелочь — износилась защелка у дверного замка (деталь 425-6105070 — правая и 425-6105071 — левая). Если применить медицинскую терминологию — что-то вроде насморка. Однако неприятно: дверь закрывается неплотно и со значительным усилием, на неровностях дороги слышен стук. А главное — «болезнь», часто встречающаяся и не поддающаяся «лечению» регулировкой.

Вот три предложения автолюбителей, три способа ремонта изношенных зубьев защелки.

Знакомый уже нам А. В. Киров считает, что надо удалить сработавшуюся часть защелки и изготовить новые зубья (гребенку) из бронзы или латуни так, как показано на рис. 1б. Теперь нужно просверлить в защелке вместе с новой гребенкой отверстия, нарезать в них резьбу М5 и привернуть двумя болтами, чтобы их головки были заподлицо с поверхностью (рис. 1г).

Киевский автолюбитель М. Н. Шубс нашел другое решение. Он предлагает вырезать изношенную часть зуба и укрепить на этом месте пластинки из латуни толщиной 2,0—2,5 мм, подогнав их по ширине и высоте зуба (рис. 2). Пластинки достаточно надежно крепятся на ремонтируемой гребенке винтами М3 (по одному на пластинку). Головки, конечно, должны и в этом случае быть заподлицо с пластинкой.

Третий «рецепт» прислал нам А. М. Голубев из г. Даугавпилса. Его метод основан на том, что защелки правых дверей—зеркальное отображение на левых.

Поэтому, удалив часть задней стенки правой защелки (она заштрихована на рис. 3), рассверлив отверстия под головки крепящих болтов и уменьшив напильником ширину капронового сухарика так, чтобы он не соприкасался со стойкой кузова, можно из правой защелки сделать левую, и наоборот. Теперь изношенная часть зубьев обращена в другую сторону, а работает (и неплохо) целая. Конечно, нельзя требовать от переделанной защелки той же долговечности, как от новой,— жесткость ее несколько уменьшится. Но некоторое время она послужит.

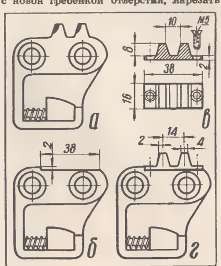


Рис. 1. Ремонт защелки двери по первому способу: а — характер износа зубьев; б — подготовка и установка новых зубьев; в — рабочая деталь защелки — новые зубья; г — отремонтированная защелка.

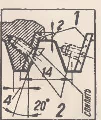


Рис. 2. Наложение латунных пластинок: 1 — пластинки; 2 — винты М3.

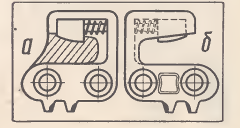


Рис. 3. Так «переворачивается» защелка: а — правая до переделки (заштрихована часть стенки, которую надо удалить); б — теперь это левая защелка.

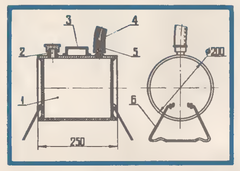
ПАРОВОЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ

Если ездишь зимой, самое, на мой взгляд, сложное — быстро, надежно и безопасно прогреть двигатель автомобиля перед запуском.

Предлагаю для этих целей примитивный, но надежный паровой подогреватель. Им можно пользоваться практически на любой стоянке и в холодном гараже. Небольшие габариты и вес позволяют брать его с собой в дальние поездки.

Устройство подогревателя показано на рисунке. Стальная емкость на 4—5 л со стенками толщиной не менее 1 мм — основная его деталь. Сверху с одной стороны — заливная горловина с резьбовой пробкой, с другой — штуцер для шланга.

Применяю приспособление таким образом. Заливаю в него воду (лучше горячую), надеваю на штуцер шланг и нагреваю воду паяльной лампой до кипения. Затем надеваю шланг на сливной краник блока или штуцер отопителя, чтобы пар прогревал блок двигателя (к каждой марке машины свой подход). Предварительно «оттаиваю» сливной кран радиатора — через него должен свободно выходить отработанный пар. После 10—15-минутного прогрева двигатель легко пускается. Тогда уже можно залить воду и прогревать его с водой.



Паровой подогреватель: 1 — корпус; 2 — заливная горловина; 3 — ручка; 4 — шланг; 5 — штуцер; 6 — подставки.

Самое важное в этом способе то, что при прогреве паром исключается «прихватывание» блока или радиатора, если почему-либо не удалось пустить двигатель сразу.

Напоминаю о соблюдении противопожарных мер при разжигании и работе с паяльной лампой. Необходим соединительный шланг такой длины, чтобы эта опасность не возникла.

П. ДЕМЧЕНКО

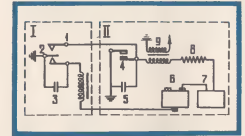
Ленинградская область, пос. Лебяжье, Приморская, 77, кв. 22

ЗАПУСК ОБЛЕГЧАЕТСЯ

Путем несложного усовершенствования системы зажигания я значительно улучшил пуск двигателя своего автомобиля в зимнее время.

Чтобы сделать это, нужны вибропреобразователь (от автомобильного приемника или какой-либо другой, рассчитанный на напряжение 7—12 в) и искрогасящий конденсатор. Включение этих дополнительных агрегатов ясно из схемы. Контакты 1 и 2 вибропреобразователя показаны в положении, когда через них не идет ток. При включении стартера напряжение через его реле поступает на вибропреобразователь, и он начинает работать. При размыкании его контактов, которые включены параллельно контактам прерывателя, образуется «сноп» искр, так как контакты вибропреобразователя работают с его собственной частотой, доходящей до 100 герц. Это обеспечивает образование достаточно мощной серии искр даже при уменьшении напряжения на аккумуляторе до 7—8 в, которое возможно при пуске.

Когда двигатель заработал и стартер выключен, вибропреобразователь также обесточен, и система зажигания работает обычным образом.



I — вибропреобразователь; II — система зажигания; 1—2 — контакты вибропреобразователя; 3 — искрогасящий конденсатор; 4 — контакты прерывателя; 5 — конденсатор; 6 — реле стартера; 7 — замок зажигания; 8 — сопротивление; 9 — катушка зажигания.

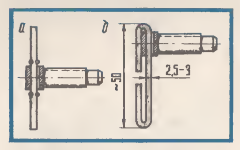
Можно сделать систему «вибропреобразователь — искрогасящий конденсатор» переносной и подключать ее к стандартной системе зажигания зажимами «крокодил».

В. НАГУРСКИЙ

Москва, А-475, ул. Дыбенко, 6, корп. 3, кв. 214

УДОБНЫЙ КРАН

На моем «Москвиче-408» неплотно завертывался кран слива воды из блока двигателя. Приходилось прилагать большие усилия или пользоваться разными удлинителями. В результате через некоторое время усик крана согнулся, а затем сломался. Я переделал кран. Вместо старых усиков вставил в отверстие стальную проволоку диаметром 2,5 мм и изогнул ее, как показано на рисунке. Длина распрямленной проволоки была 100 мм.



Сливной кран: а — до переделки; б — переделанный.

Теперь плечо усика можно при необходимости значительно увеличить, просто сдвигая его в нужную сторону. Кран плотно закрывается и легко открывается.

С. КОНОБЕЕВ

Москва, В-311, ул. Строителей, 4, корп. 2, кв. 25

РЕЗИНА ПОМОГАЕТ ПРУЖИНЕ

Передняя вилка мотоцикла «Паннония» при езде по плохим дорогам часто срабатывает до верхнего упора. Это ухудшает управляемость машины и ускоряет износ деталей амортизаторов.

Я вставил внутрь пружины амортизатора бензомаслостойкий резиновый шланг наружным диаметром 18 мм и длиной около 215 мм (на 60 мм короче пружины). Шланг служит буфером, смягчающим удары при полном сжатии пера вилки. Пружина и шланг обильно смазаны консистентной смазкой.

Вот уже четыре сезона езжу с такой вилкой без всяких забот. Амортизаторы работают мягко и без стуков.

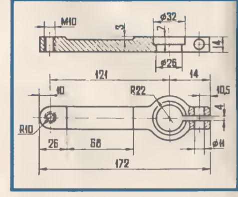
А. ЯЛОВОЙ

Полтавская область, г. Комсомольск-на-Днепре, ул. Космонавтов, 15а, кв. 5

ВТОРАЯ ОПОРА

На боковом прицепе «Дука» к моему мотоциклу «Паннония» не раз ломался болт, на котором вращается эксцентрик с рычагом, регулирующим жесткость подвески. Чтобы приварить новый болт, надо было высверливать старый. А это отнимает много времени.

Для упрочнения узла я установил показанный на рисунке кронштейн. Он служит второй опорой новому болту M10



длиной 70 мм, который теперь не надо приваривать. Кронштейн крепится на трубе рамы прицепа при помощи стяжного болта M10 с гайкой. На выступающий из кронштейна конец болта эксцентрика навинчивается контровочная гайка.

Конструкция выдержала проверку на надежность.

А. МЕЛЬНИКОВ

г. Орел-25, ул. Маринченко, 4, кв. 60

«ЕРШ» ИЗ СЕТКИ

Известно, что нагар из выпускной трубы мотоцикла или мотороллера быстрее всего удаляется при помощи проволочного ерша. Однако сделать его в домашних условиях можно не всегда.

Так же хорошо чистить трубы, если в качестве ерша применить кусок металлической сетки, свернутой в рулон. Я использую сетку шириной 200—250 мм и длиной около 700 мм с размером ячейки 10 × 10 мм из проволоки диаметром 0,5—1,5 мм, концы которой отогнуты в разные стороны. Сетка не только удаляет нагар, но и полирует поверхность трубы, на которой в дальнейшем отложения меньше задерживаются.

Н. АРКАДОВ

Калининская область, г. Кимры, ул. Коммунистическая, 14, кв. 23

ЧТОБЫ ДОЕХАТЬ ДО ДОМА

В октябрьском номере «За рулем» за 1968 год в статье под названием «Выручит зажимной наконечник» даны очень нужные мотолюбителям советы о том, как заделывать концы тросов в пути. Но рекомендуемые им наконечники не всегда подходят. Не удается применить их, например, для заделки троса в ручку газа у мотоцикла М-104. Ведь ширина паза в ней 3 мм, а диаметр наконечника не менее 8 мм.

Когда в пути оторвался наконечник троса газа, я поступил следующим образом. На свободном конце троса закрепил зажимной наконечник (сделанный по рис. 1г упомянутой статьи) и вставил его в рычаг тормоза переднего колеса вместо троса тормоза. Благополучно и без затруднений я доехал до дома, — конечно, с особой осторожностью, не забывая об отсутствии тормоза переднего колеса.

В. ЛЕЩЕВ

Московская область, г. Воскресенск, ул. Спортивная, 1/12, кв. 3

АВАРИИ И ПСИХОЛОГИЯ

Существует ряд объективных факторов, которые при известном стечении обстоятельств могут повлечь аварию. К ним можно отнести сложные дорожные условия, недостатки в конструкции, затрудняющие действия водителя, и другие.

Однако, как показывает статистика, причины большей части аварий и катастроф не в плохих дорогах или несовершенной технике, а связаны с человеком, управляющим машиной, и нередко являются чисто психологическими. Вот о них и пойдет речь.

Любому шоферу известно, что неосторожная и быстрая езда чревата опасностями, и тем не менее многие легко идут на превышение скорости, нарушение правил обгона и т. д. Как это объяснить психологически?

Между реальными возможностями водителя и его решениями часто существует определенный разрыв. Нередко водитель решителен там, где следовало бы проявлять осторожность. Это главным образом результат ошибочной самооценки и неверного восприятия дорожной обстановки по чисто психологическим причинам. Даже очень хорошие шоферы, имеющие многолетний опыт безаварийной работы, в эксперименте совершали такие ошибки. Например, брались проехать через ворота, которые были уже автомобиля.

Зрительное восприятие пространства у разных людей различно, и мы нередко можем столкнуться с человеком, у которого наблюдается ярко выраженная тенденция к переоценке пространственных промежутков. А как установить это?

Вот простой психологический опыт. Перед автомобилем ставятся два вертикальных деревянных бруса белого цвета. Расстояние между ними сантиметров на 20 меньше ширины автомобиля. Шоферу дается задача проехать с любой скоростью через эти «ворота» (при этом размер «ворот» ему неизвестен), на что отводится пять попыток, но перед началом опыта он должен сказать, в скольких случаях проедет, не задевая бортами за брусья. Ответ явится своеобразной оценкой его решимости. Если шофер считает, что легко сможет проехать все пять раз, то «ворота» суживают, если он полагает, что не проедет, то «ворота» делают шире. Так находят наименьшую ширину «ворот», при которой у шофера сохраняется уверенность во всех пяти попытках. Проехав через «ворота» (и, конечно, свалив их, если они остались уже автомобиля), шофер вновь возвращается на исходную позицию и повторяет упражнение при расширенных «воротах». И так, пока не проедет их.

В воспитательной работе с водителями надо обязательно иметь в виду психологические причины самоуверенности и лихачества. Каждый, кто управляет автомобилем, должен понять, что существуют недоступные непосредственному наблюдению, скрытые, внутренние процессы в организме, которые могут отразиться на качестве его работы. Хорошо, если такие беседы будут сопровождаться демонстрацией таблиц, графиков, фотографий, а может быть, и кинофильмов. Еще более действенны и показательны практические проверки способностей шофера в различной дорожной обстановке. Они не только обеспечивают понимание и переживание тех или иных ситуаций, но и помогают формировать правильные приемы вождения. Испытания, подобные описанному, можно проводить в часы досуга как соревнования на личное первенство среди водителей. Их результаты должны интересовать руководителей автохозяйств.

Водитель, который чаще проявляет решимость проехать через ворота более узкие, чем его автомобиль, требует особого внимания со стороны администрации. Да и ему самому надо знать об особенностях своего восприятия и быть осторожным всегда, когда дорожная обстановка не знакома во всех деталях. Кстати, чехословацкими психологами этот эксперимент был проведен и для подтверждения того, что алкоголь резко снижает способность человека правильно оценивать обстановку. Взгляните на таблицу, и вы согласитесь, что даже малая доза алкоголя снижает уровень водительского мастерства и в то же время усиливает желание «рискнуть» за рулем.

Шофер, принявший 50—60 г алкоголя, может не обнаруживать у себя признаков опьянения, и все же не осознаваемые им физиологические изменения непременно произойдут. Они повлияют на его ориентировку в пространстве, могут повести к ошибкам и аварии. А ведь многие считают опасным лишь явное опьянение.

Причиной происшествия иногда может быть перенос навыков, приобретенных в одних условиях, на действия в совершенно иной обстановке. Порой даже опытный шофер проявляет растерянность в непривычных обстоятельствах. Вот один пример.

Водитель, работавший до этого только на асфальтированных дорогах, проезжал через незнакомую деревню. При повороте с одной улицы на другую ему предстояло преодолеть песчаный участок. Он увидел песок на расстоянии, вполне достаточном для принятия решения, соответствующего данной дорожной обстановке. Но он этого не сделал. Машина продолжала двигаться быстро (около 40 км/час на высшей передаче). Когда передние колеса попали в песок, автомобиль бросило в сторону. В этот момент шофер от неожиданности растерялся и вместо того, чтобы постараться предотвратить снос машины, бросил рулевое колесо и снял ноги с педалей. К счастью, все обошлось: машина в глубоком песке сразу потеряла скорость и остановилась в нескольких сантиметрах от угла дома. Шофер потом сам не мог понять, почему он бросил управление.

Типичный пример отсутствия опыта вождения автомобиля в конкретной ситуации. Так что общий водительский стаж, по которому часто судят об опытности шофера, еще не создает верной картины. Отсюда важный практический вывод: перед рейсом по незнакомой дороге необходимо не только предупредить водителя о наличии тех или иных опасных участков пути, но и проверить знание приемов их преодоления, а если надо, то и подробно проинструктировать отдельных водителей.

Одной из самых опасных предпосылок к авариям является утомление и связанные с ним потеря остроты восприятия дорожной обстановки, замедление реакции, инертность мышления, сон за рулем и даже зрительные галлюцинации.

При выполнении срочного задания шоферам одной из автоколонн пришлось работать очень напряженно. Трудились самоотверженно, почти без отдыха, на усталость не жаловались. Бывшие солдаты говорили, что работают, как на фронте. До поры до времени все шло нормально. И вдруг случилось несчастье: шофер Бодунов врезался ночью в стоящую машину, груженную лесом. Облицовка, радиатор, капот и ветровое стекло были разбиты, сам шофер, к счастью, отделался царапинами. Первой реакцией Бодунова было удивление (уже затем наступили другие переживания): каким же образом он оказался позади машины с лесом, тогда как только что (секунду назад, как ему казалось) ехал в колонне вслед за машиной своего товарища.

На самом деле он, утомленный почти непрерывной двухсуточной работой, то и дело засыпал за рулем, где-то, километра полтора назад, не заметил, как вся колонна повернула, и продолжал двигаться прямо, пока не наткнулся на стоящую машину. Почему же Бодунову казалось, что он все время видел перед собой автомобиль своего товарища? Что произошло за эти несколько минут, в течение которых он проехал около полутора километров? Спал он или бодрствовал?

Ответ на это дают психологи. Исследованиями доказано, что при постоянном напряжении зрительное внимание ослабевает. Особенно в тех случаях, когда человек мало спал. Правда, усилием воли его можно поддерживать на определенном уровне, но при длительном и монотонном движении этот уровень не сохраняется достаточно долго. Через некоторое время снижение зрительного внимания переходит в оптическую иллюзию. Часто водители во время продолжительной и утомительной поездки ясно «видят» не существующие на дороге предметы и людей.

Психологи, занимавшиеся транспортными проблемами, считают, что зрительные галлюцинации вызываются главным образом утомлением, а иногда сонливостью. Галлюцинации очень опасны, и шоферов надо обучить способам борьбы с ними. Простой совет, который может уберечь от неприятностей: если только вы заметите появление зрительных иллюзий, то лучше сразу съехать с

Применение алкоголя, г	Минимальная ширина «ворот», мм.	
	через которые шоферы пытались проехать	через которые им реально удалось проехать
0	2420	2607
57	2378	2612
170	2332	2623

дороги и вздремнуть 10—20 минут или сделать несколько физических упражнений.

Но эффективнее, разумеется, бороться с первопричиной аварий — утомлением.

Утомление организма наступает по физиологическим законам и потому не всегда совпадает с психологическим его проявлением — чувством усталости. Другими словами, утомленный человек может какое-то время субъективно не испытывать потребности в отдыхе. Чувство ответственности, желание во что бы то ни стало завершить вовремя рейс, боязнь отстать от товарищей и т. д. создают определенное психологическое напряжение, доминирующее над чувством усталости, подавляющее его. Но это не значит, что утомление не влияет на работу водителя независимо от того, осознается это или нет.

Иногда бывает и наоборот: чувство усталости наступает раньше, чем объективные изменения в организме, свидетельствующие об утомлении. Обычно это случается, если работа однообразна, если водителю приходится находиться в относительном бездействии (ровная, прямая дорога, однообразный окружающий пейзаж), но может иметь место и при непривычной работе в новых условиях. Все зависит от остроты психологического переживания шофером неудобств, вызванных монотонностью или, наоборот, новизной задания.

Самый действенный способ — профилактика, правильная организация труда и отдыха. Результаты исследований в СССР и за рубежом говорят о том, что для водителей 10—11 часов являются пределом рабочего дня.

Частные способы предупреждения аварий, возникающих из-за утомления, в целом знакомы опытным автомобилистам. Это правильное чередование движения и остановок, физические упражнения, короткий сон, несколько реплик, правильный микроклимат в кабине, умывание холодной водой и т. д. Надо непременно знакомить молодых водителей с этими способами, учить им.

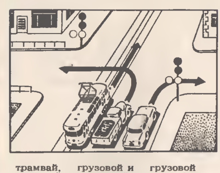
Можно порекомендовать отдельные виды спорта, которые позволяют развивать определенные психические функции, обязательные для профессиональной закалки шофера. Например, для развития пространственного восприятия и скорости реакции полезны настольный теннис, фехтование, лыжи, а футбол, хоккей, волейбол, ручной мяч и баскетбол учат распределению внимания. Лучшим средством сделать подвластными эмоции, или, как говорят, укрепить нервы, является плавание. Но главное — правильная организация труда.

В заключение вернемся к мысли, с которой начали эту статью. Учитывать психологические факторы дорожных происшествий необходимо. Они играют роль не только в установлении истинных причин аварий, виновности или невиновности водителя, но главным образом в предупреждении всяких несчастий на автомобильных дорогах.

В. БАДМАЕВ,
кандидат психологических наук

КАК ДВАЖДЫ ДВА

I. В каком ответе перечислены все транспортные средства, которым разрешено движение в направлениях, показанных стрелками?



трамвай, грузовой автомобиль — 1; грузовой и легковой автомобили — 2; грузовой автомобиль — 3

II. На какое расстояние действует этот указатель?



на 150 м — 4; до ближайшего перекрестка — 5; до следующей трамвайной остановки — 6

III. В каком направлении разрешено движение?



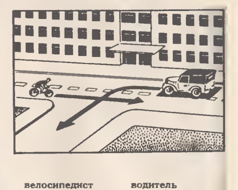
прямо — 7; прямо и направо — 8; направо — 9; направо и в обратном направлении — 10

IV. С какой максимальной скоростью можно двигаться этим автомобилям?



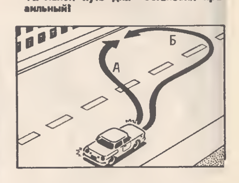
50 км/час — 11; 60 км/час — 12; 70 км/час — 13; с любой безопасной скоростью — 14

V. Кто должен уступить дорогу?



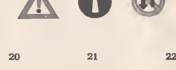
велосипедист — 15; водитель автомобиля — 16

VI. Какой путь для остановки правильный?



только А — 17; только Б — 18; оба — 19

VII. Какой из показанных здесь знаков действует до первого перекрестка?



20 21 22

VIII. На каком рисунке изображена «Граничная линия»?



на левом — 23; на правом — 24

ПОПРАВКА

В предыдущем выпуске задач («За рулем» № 11) допущена ошибка. В первой задаче правильный ответ не № 1, а № 4.

Редакция приносит извинение читателям.

Возвращаясь к напечатанному

Почему же опьяняет скорость

В заметке, опубликованной в апрельском номере журнала, ленинградец кандидат физико-математических наук В. Почтарев выдвинул на обсуждение вопрос о причинах, по которым мотоциклист порой испытывает чувство своеобразного ликования при езде с большой скоростью. Возможное объяснение азарту скорости автор увидел в наркотическом действии азота, подобном тому, что знакомо водолазам, погружающимся на большую глубину: «Ведь мотоциклист на большой скорости тоже глотает сжатый воздух, он дышит в самой плотной части воздушной подушки, тормозящей движение открытой машины», — высказывал свои соображения автор и предлагал обратиться с этим вопросом к специалистам в данной области знаний.

Маленькая заметка заинтересовала читателей, вызвала оживленные отклики.

Самое категорическое суждение принадлежит И. Иванову из г. Тейково Ивановской области: «Я со своим ИЖем дружу семь лет и не знаю случая, чтобы меня опьяняла скорость. Если скорость опьяняет, то такому водителю не место за рулем!»

Однако большинство из написавших в редакцию читателей-мотоциклистов не отрицает возникновения ликования, азарта скорости. М. Самсонов из г. Коврова, вспоминая свое падение с мотоцикла, пишет, что просто «захлебнулся воздухом». В. Старчук из Днепродзержинска считает, что чувство ликования при большой скорости возникает после длительного перерыва в езде, например, после зимней паузы. Но все, кто отмечает это явление, уверены, что азотный наркоз не имеет к нему никакого отношения, а разгадку надо искать в области психологии. Харьковчанин Д. Шаройко и ленинградец Ю. Николаенко прислали даже сложные математические расчеты, показывающие, что мотоциклист и на предельных скоростях испытывает избыточное давление не больше, чем аквалангист при погружении на... 5—6 сантиметров ниже поверхности воды. Таким образом, с «экстазом глубины» тут не может быть сравнения.

Очень интересное письмо прислал испытатель мотоциклов киевлянин В. Лукьяненко. В прошлом, будучи водолазом, он на глубине 75 метров испытал настоящее азотное опьянение и с полным основанием заявляет, что это страшное явление ничего общего с азартом скорости не имеет. Приходилось ему совершать и затяжные прыжки с парашютом. И тут, в свободном падении с огромной скоростью, наркотического действия азота не чувствовалось. Он пишет: «Опьянение» скоростью, по-моему, факт чисто психологический и, конечно, заслуживает детального изучения психологами».

Что ж, наши читатели правы. Их мнения поддерживает и специалист — кандидат медицинских наук К. Бутейко, сотрудник Института физиологии Сибирского отделения АН СССР, которому мы предоставляем слово в заключение короткой дискуссии.

Скажем сразу, что сравнение с «экстазом глубины», возникающим под наркотическим действием азота, лишено основания.

Во-первых, азотное опьянение возникает лишь на больших глубинах, где давление исчисляется тысячами миллиметров ртутного столба. При скорости пусть даже 100—150 км/час встречный поток воздуха мог бы увеличить давление в легких всего лишь на несколько миллиметров.

Во-вторых, по законам аэродинамики, давление, создаваемое воздушной струей в трубке, зависит еще и от направления ее отверстия. Если оно противоположно потоку, давление возрастает; если направлено по касательной, оно мало изменяется; а когда совпадает с течением воздушной струи, давление даже уменьшается (на этом принципе, кстати, основаны сифонные вакуумные насосы). Но ведь никто не ездит с открытым ртом или запрокинутой головой. Напротив, на большой скорости мотоциклисты обычно чуть наклоняются вперед, и тогда давление в легких даже ниже атмосферного.

Очевидно, «опьянение» скоростью связано с другими физиологическими явлениями. В их основе — эмоциональное возбуждение, вызванное прежде всего «чувством скорости», которое действительно резче проявляется при езде на мотоцикле, чем в закрытом автомобиле или вагоне поезда.

Как известно, волнение усиливает, углубляет дыхание. А за этим и следует «опьянение». Вспомните, когда вы раздували костер, наполняли воздухом походный матрац или волейбольную камеру, вам порой становилось немного дурно. Отчего? Оказывается, глубокое дыхание, сверх меры вентилируя легкие, удаляет из них (и из крови) и ту углекислоту, без которой не могут происходить биохимические реакции в организме.

Чем глубже дыхание и чем меньше в организме углекислого газа (CO_2), тем крепче его связь в крови с кислородом. Таким образом, характер дыхания не влияет на степень насыщенности крови кислородом (96—98 процентов постоянно), зато определяет, насколько легко кровь отдает его тканям. Поэтому глубокое дыхание ведет к кислородному голоданию жизненно важных органов.

В то же время углекислота является естественным успокаивающим веществом. Недостаток ее разлаживает в первую очередь центральную нервную систему, возбуждает все ее отделы и еще больше усиливает дыхание. Создается порочный круг, закрепляющий излишнюю вентиляцию, с неизбежным головокружением, сердцебиением, ослабеванием внимания, замедлением реакций и тому подобными симптомами опьянения.

Каждому водителю небесполезно знать содержание углекислоты в своем организме (в легких или в крови), проверить свою подверженность глубокому дыханию, которое проявляется именно в те драматические моменты, когда надо иметь трезвую голову. Вот как это можно сделать.

Наша лаборатория вывела косвенные показатели уровня углекислого газа в альвеолах легких и в крови человека в состоянии покоя. В таблице приведены отклонения от нормального дыхания по пятибалльной шкале.

Характер дыхания	Степень характера	Максимальная пауза (сек.)	Частота дыхания (количество циклов в мин.)	Автоматическая пауза (сек.)	CO_2 в альвеолах (проценты)
Поверхностное (сверхвыносливость)	V	180	3— 6	7—15	7,5
	IV	150	3— 7	6—12	7,4
	III	120	4— 8	5—10	7,3
	II	100	4— 9	4— 8	7,2
	I	80	5—10	3— 6	7,1
Норма	0	60	6—12	2— 6	6,5
Глубокое (болезнь)	I	50	7—15	1— 4	6.0
	II	40	9—18	1— 4	5,5
	III	30	11—22	—	5,0
	IV	20	15—28	—	4,5
	V	10	20—40	—	4,0

Сопоставив ваши показатели с этими данными, вы сможете приблизительно определить характер и степень вашего дыхания относительно нормы (чем дыхание глубже, тем вы менее выносливы), а по ним — и содержание углекислоты в ваших легких.

Имейте при этом в виду, что максимальная пауза — это та, что дается вам без усилий после столь же легкого, без напряжения, но полного выдоха. Если дыхание сорвалось и сразу перешло на глубокое — ошибка! — значит, вы сделали не естественную паузу, а насильственную задержку дыхания; нельзя также перед максимальной паузой делать глубокий вдох. Автоматическая пауза возникает после каждого выдоха помимо вашей воли и внимания (у глубоко и учащенно дышащих этой паузы нет или она слишком мала).

Помочь ликвидировать, как говорят медики, гипервентиляционный синдром может любой врач, прошедший специальную подготовку в нашей лаборатории.

Суть дела в том, чтобы усилием воли уменьшить глубину дыхания: полнее и свободнее выдыхать, соблюдать естественную автоматическую паузу и слегка тормозить вдох, не пускать в легкие окружающий нас почти не содержащий углекислоты (всего 0,3 процента) воздух. Тогда в легких и крови станет больше углекислого газа, и синдром «опьянения», нервного шока исчезнет.

Нормально дышащий, умеющий владеть собой водитель сохраняет самообладание в самой сложной обстановке и, следуя правилам движения, не создает аварийной ситуации.

Из зала суда

«У МЕНЯ ОСОБАЯ НАТУРА»

О том, как опасны за рулем нетрезвые водители, написано немало. Наука давно доказала, что даже незначительные дозы алкоголя пагубно влияют на нервную систему человека. В одних случаях реакция пьяного водителя замедляется, и он воспринимает опасность лишь тогда, когда предотвратить ее уже невозможно, в других, предвидя опасность, проявляет преступную самоуверенность, что также приводит к беде.

Вероятно, к этой избитой теме не следовало бы возвращаться, если бы до сегодняшнего дня не находились люди, считающие, что у них особая натура и на них водка оказывает лишь бодрящее действие. Именно так рассуждал механик Московского завода железобетонных изделий № 8 Леонид Грищук. В субботний день он перед обедом выпил пару стопок, а потом поехал проветриться на собственном «Москвиче».

На пустынной Ходынской улице Грищук издалека заметил двух пешеходов, переходивших дорогу, однако никаких мер предосторожности не принял. И лишь в тот момент, когда люди заканчивали переход, а машина проезжала рядом, до сознания Грищука дошла обстановка, сложившаяся на проезжей части несколькими секундами раньше, и он с запоздалым рвением нажал на тормоз. В результате машину развернуло и правым задним крылом она сбила обоих пешеходов.

К счастью, потерпевшие отделались легкими телесными повреждениями. Тем не менее народный суд счел необходимым приговорить Л. Грищука к лишению свободы и взять под стражу прямо в зале суда. Нетрезвое состояние шофера-любителя суд расценил как обстоятельство, отягчающее его вину.

...Шофер автобазы «Скорая помощь» Владимир Штанин закончил работу в девятом часу утра и чувствовал себя утомленным, но перед тем, как отправиться на отдых, решил выполнить несколько хозяйственных поручений жены. Чтобы «взбодрить» себя, водитель выпил водки и поехал на служебном «Москвиче» по своим домашним делам. Вскоре на пешеходном переходе у начала Садово-Кудринской улицы он сбил пожилую женщину.

— Потерпевшая переходила улицу при красном сигнале светофора, а я ехал на зеленый, — оправдывался шофер в суде. — Почему я поздно заметил эту женщину, объяснить не могу.

Материалами дела установлено, что обзорность позволяла Штанину видеть потерпевшую и других пешеходов на далеком расстоянии. Шестидесятипятилетняя женщина не могла до смены сигнала закончить переход широкой улицы, а нетрезвый шофер, сосредоточив все внимание на светофоре, не следил за пешеходным переходом.

В. Штанин также лишен свободы.

...Шофера автобазы «Мелитопольсельстрой» Ивана Грицейко командировали в город Каменка-Днепровская Запорожской области. Там ему предоставили место в общежитии, чтобы перед предстоящими переездами он мог отдохнуть. Вместо отдыха командированный отправился на своем самосвале за вином и закуской, а после пирушки поехал осматривать окрестности города.

В поездку с пьяным шофером увязались и его собутыльники. В кабину, рассчитанную на троих, набилось пятеро; несколько человек разместились в кузове самосвала, где, как известно, перевозить людей категорически запрещено.

— Милиция на мотоцикле догоняет! — вдруг сообщил шоферу один из сидящих в кузове.

Грицейко нажал на газ. Когда стрелка спидометра перевалила за 90, самосвал не удержался на дороге и врезался в колодец. Тяжело пострадали два человека.

Суд приговорил И. Грицейко к лишению свободы в исправительно-трудовой колонии усиленного режима сроком на 6 лет. По отбытии наказания ему в течение 5 лет запрещено садиться за руль.

Общеизвестную истину, что пьяный за рулем — потенциальный преступник, знали и ввши «герои», но каждый считал, что к нему лично она не имеет никакого отношения. Действительность опровергла это заблуждение. И «опыт» достался весьма дорогой ценой.

М. МИРОНОВ

ЛЕДОВАЯ ПЕРЕПРАВА



Помните, у Некрасова в поэме «Мороз, Красный нос» есть такие строки:

«Вздумаю — реки большие
Надолго упрячу под гнет,
Построю мосты ледяные,
Каких не построит народ.
Где быстрые, шумные воды
Недавно свободно текли, —
Сегодня прошли пешеходы,
Обозы с товаром прошли.»

Нет, в наше время народ научился строить такие мосты, что поэтическому герою никак не по плечу. Отечественное транспортное строительство имеет на своем счету немало больших уникальных мостов самых разнообразных конструкций. Но вместе с тем не теряют своего значения и «мосты Деда Мороза». Хорошо организованные ледовые переправы сокращают расстояния, а местами являются единственными, хотя и временными, путями сообщения. Неверно, однако, было бы думать, что здесь достаточно положиться на природу. Поспешное, без знания дела введение таких «мостов» в эксплуатацию может привести к большим убыткам и даже к человеческим жертвам.

Что же надо знать о ледовой переправе и тем, кто ее наводит, и тем, кто ею пользуется — водителям?

Ледовые переправы организует дорожная служба по согласованию с Госавтоинспекцией на основании решения районного или городского Совета депутатов трудящихся, на территории которого переправы расположены. Время открытия и закрытия переправы, ее грузоподъемность устанавливает специальная комиссия, назначаемая соответствующим исполкомом. В состав ее входят представители дорожной службы, Госавтоинспекции и исполкома. На каждую ледовую переправу оформляется титульный лист установленной формы с указанием ответственных за ее эксплуатацию. Даты начала и конца работы переправы сообщаются в местной печати, по радио, объявляются приказами по дорожному хозяйству.

Организация ледовой переправы начинается с выбора наиболее подходящей для нее трассы. На 20 метров в обе стороны от оси переправы не должно быть промоин, прорубей, площадок для заготовки льда, торосов, выходов грунтовых вод. Участок реки выбирают без больших перепадов уровня воды, с наименьшей скоростью течения. Недопустимо опасное соседство с местом сброса отработанных теплых вод электростанций и промышленных предприятий.

По всей длине избранной трассы определяют толщину льда. Если ледяной покров недостаточно прочен, его усиливают намораживанием. Оборудуют удобные съезды с берегов. В зависимости от толщины и состояния льда устанавливается допустимая нагрузка на переправу. При разной температуре она будет различной. Приведенные в таблице цифры обеспечивают полную безопасность движения.

Допустимая общая нагрузка (автомобиль или автопоезд), т	Необходимая толщина льда (см) при температуре			Дистанция между машинами, м
	—10 град. и ниже	—5 град.	0 град.	
Для гусеничных машин				
4	18	20	23	10
6	22	24	31	15
10	28	31	39	20
20	40	44	56	25
40	57	63	80	40
50	63	70	88	55
60	70	77	98	70
Для колесных машин				
3,5	22	24	31	18
6,0	29	32	40	20
8,0	34	37	48	22
10,0	38	42	53	25
15,0	46	50	64	30

Для пешеходов в любых условиях достаточная толщина льда — 15 см.

Чтобы защитить поверхность льда от износа и предупредить буксование, оставляют слой снега толщиной 10—15 см.

На переправе и подходах к ней устанавливают хорошо видимые знаки, определяющие допустимую нагрузку, разрешенную скорость движения, запрещающие остановку и обгон, а также другие необходимые знаки и указатели. Границы переправы обозначают хорошо заметными вехами, которые устанавливают в 5 метрах по обе стороны от оси переправы на расстоянии 15—20 метров одна от другой.

Какие специфические особенности имеет движение по ледовой переправе? Прежде всего оно допускается только в одну сторону. Для встречного направления необходимо оборудовать другую переправу, не ближе чем в 150 метрах.

Предельная скорость движения по ледовой переправе — 15 км/час с обязательным соблюдением приведенных в таблице дистанций между машинами. Движение должно быть равномерным, без резкого торможения и крутых поворотов. Дверцы кабины полагается держать открытыми. Перевозка пассажиров по переправе категорически запрещается; они должны выйти из машины и перейти реку пешком. Недопустима длительная стоянка на льду, поскольку напряжения в нем в этом случае увеличиваются в полтора раза. В пургу и туман переправа закрывается и всякое движение по ней прекращается.

Условия движения и режим работы переправы, как ясно из сказанного, не могут оставаться постоянными от первого до последнего дня ее существования. Поэтому лица, ответственные за эксплуатацию переправы, обязаны систематически контролировать ее состояние и о всех изменениях своевременно оповещать участников движения и транспортные организации. Каждая ледовая переправа должна быть обеспечена кругами, поясами, баграми и другими спасательными средствами, а также аптечкой со специальным подбором медикаментов.

На переправах с интенсивным движением необходимо устанавливать посты ГАИ. Делается это по согласованию с местными органами власти и автомобильной инспекцией.

При соблюдении необходимых условий «ледовые мосты» работают надежно и безотказно, обеспечивая транспортные связи по кратчайшим расстояниям в течение всей нашей долгой зимы.

И. РАБЦЕВИЧ,
инженер по безопасности движения
Амурского управления строительства
и ремонта автомобильных дорог

г. Благовещенск

ГЛАВНОЕ — ЧИСТОТА БЕНЗОБАКА

Многие читатели спрашивают, как правильно ухаживать за системой питания автомобиля. Мы попросили ответить на этот вопрос руководителя группы конструкторско-экспериментального отдела Горьковского автомобильного завода Ю. А. Морозова.

Основное условие надежной и безотказной работы системы питания — чистота всех приборов, бензопроводов, и особенно бензинового бака, который сам по себе является в определенной степени поглотителем пыли. Дело в том, что пробка его наливной горловины для обеспечения нормальной работы бензосистемы снабжена двумя клапанами — паровым и воздушным. Паровой клапан предотвращает повышение давления в баке и, следовательно, во всей системе, особенно при высокой температуре окружающего воздуха, заливание выпускной трубы бензином и обеспечивает хороший пуск и работу двигателя.

С уменьшением количества бензина в баке в нем возникает разрежение. Чтобы бак не смяло атмосферным давлением, необходим воздушный клапан, уравнивающий давление снаружи и внутри бака.

Клапаны отрегулированы так, что впускной (воздушный) открывается при разрежении 0,01—0,03 кг/см², а выпускной (паровой) — при избыточном давлении 0,01—0,02 кг/см². Вместе с воздухом в бак попадает значительное количество пыли, которая поглощается бензином.

Анализ показывает, что основными компонентами загрязнений являются железо, кремний и алюминий. Это свидетельствует о том, что главный источник загрязнения бензина — продукты коррозии и износа контактирующих с бензином металлических деталей и почвенная пыль, взвешенная в воздухе. При этом надо учесть, что бензин загрязняется в какой-то степени еще при доставке на АЗС.

Следует периодически сливать отстой из баков и один раз в год промывать их. Помните, что примерно половина неполадок, возникающих в системе питания в процессе эксплуатации, вызывается загрязнением ее узлов.

Иногда загрязнению системы способствуют, хотя, может быть, и несознательно, сами водители. Чаще всего это происходит при ремонте поврежденного бака с нарушением технологических требований.

Пользоваться сваркой, особенно газовой, в этом случае категорически запрещается. Дело в том, что бак в целях коррозионной защиты внутренних поверхностей изготовлен из освинцованного листового металла. При сварке внутренняя поверхность оплавляется, теряя защитный слой. В процессе эксплуатации такое место покрывается ржавчиной, загрязняет бензин и приборы системы питания, особенно карбюратор. Восстановить бак с нарушенной защитой невозможно, его следует заменить новым.

ВТУЛКА ЗАМЕНЫ НЕ ТРЕБУЕТ

Владелец мотоцикла ИЖ-Ю А. Педченко пишет о том, что заменил и развернул втулку верхней головки шатуна, и после этого ее ось стала непараллельной оси коленчатого вала. Он хочет знать причину.

Отвечают работники завода.

Результаты многочисленных испытаний мотоциклов на долговечность показали, что втулка верхней головки шатуна служит значительно дольше, чем шатунный подшипник, и замены не требует. Поэтому конструкцией и технологией не предусмотрено восстановление коленчатого вала.

При эксплуатации двигателя в результате износа поршней и цилиндров усиливается стук поршней, который неопытные водители принимают за стук пальца в верхней головке шатуна или в бобышках поршня. Такой стук на надежность работы двигателя не влияет.

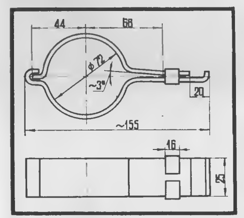
Потребность в замене втулок, как исключение, возникает из-за повреждения втулки при неправильной разборке-сборке. После элементарной запрессовки и развертывания втулки нужно проверить параллельность осей в индикаторном приспособлении и при необходимости выправить шатун. Такой способ оправдан, только если невозможно заменить коленчатый вал.

Для сведения сообщаем, что термический зазор между пальцем и втулкой верхней головки шатуна при сборке должен быть в пределах 0,029—0,055 мм. Уменьшение зазора приведет к заеданию пальца во втулке.

ХОМУТ ОБЛЕГЧАЕТ СБОРКУ

«Много времени при сборке двигателя занимает надевание цилиндра — смещаются кольца в канавках поршня. Как избежать этого?» — спрашивает К. Колокольцев из Кустанайской области.

Для фиксации колец пользуются специальным хомутом. Его можно сделать, как показано на рисунке, из металлической полоски толщиной 1,2—1,5 мм или



(более простой, без левого замка) из жести консервной банки. Смазанные кольца располагают на поршне в нужном положении и стягивают их хомутом. Устанавливаемый на поршень цилиндр сдвигает хомут, занимая его место на поршне. Особенно нужны эти простые приспособления при ремонте не снятого с машины двигателя.

КНИГИ МОЖНО ЗАКАЗАТЬ

Многие читатели журнала спрашивают, как приобрести автомобильную литературу.

Многие книги, выпускаемые для автомобилистов, все еще трудно купить. Поэтому их лучше всего заказать заблаговременно, до выхода из печати. Литературу по автомобильной тематике выпускают издательства ДОСААФ, «Транспорт», «Машиностроение», «Знание», Военное издательство, а также ряд местных (областных и республиканских) издательств.

Книжные магазины получают годовые планы выпуска литературы центральных издательствами с краткими аннотациями. Некоторые магазины ведут, кроме того, «картотеки печатающихся книг». В разделе «Автомобильный транспорт» такой картотеки можно узнать, какая литература намечена к выпуску.

Планы и картотеки помогут в выборе книг. Если в них оказалось нужное вам пособие, оставьте на него предварительный заказ. Он оформляется на обычной почтовой открытке. В графах «куда» и «кому» укажите свой адрес и фамилию, а на обороте — фамилию автора книги, ее название, издательство, порядковый номер, под которым интересующее вас издание значится в плане. Заполненную открытку сдайте продавцу. Когда книга, брошюра или плакат поступят в продажу, вы получите по почте свою открытку с приглашением зайти в магазин.

Большие удобства предоставляют также отделы «Книга—почтой». Чтобы получить книгу по почте, направьте в магазин открытку (или письмо) с фамилией авторов и названием изданий, указав свой почтовый адрес, фамилию, имя и отчество. Желательно упомянуть и название рекламного материала (издательский план, каталог, листовка, объявление в газете или журнале и т. д.). Такая библиографическая ссылка поможет продавцам оперативно выполнить заказ.

После выхода из печати заказанная литература будет направлена по почте — наложенным платежом. Поэтому деньги заранее высылать не надо. В сумму оплаты включается как стоимость книг, так и расходы по их пересылке.

Очень важно, чтобы ваша заявка на книги была послана в те магазины или отделы «Книга—почтой», которые высылают автомобильную литературу. При этом следует иметь в виду, что некоторые магазины, например «Москниги», выполняют заказы только на имеющиеся в наличии издания, а предварительные заказы не принимают.

Перечень крупных магазинов, высылающих по почте автомобильную литературу, приводился в № 9 журнала «За рулем» за 1968 год.

ОБ ИЗНОСЕ ЦЕПИ

«На моем мотоцикле так растянулась цепь задней передачи, что не удается больше подтянуть ее. Можно ли удалить два звена цепи?» — спрашивает Д. Коломийцев из Ростовской области.

Втулочно-роликовые цепи, применяемые в задней (главной) передаче мотоциклов, мотороллеров и мопедов, удлиняются в основном по причине износа шарнирных соединений. Попадающие на цепь пыль и песчинки проникают в зазоры между осями, втулками и боковыми пластинами и, действуя как абразив, истирают их. В результате прочность цепи уменьшается из-за утончения осей и увеличения отверстий во втулках и пластинах. В моменты наибольших нагрузок — при резком увеличении газа, срабатывании амортизаторов до упора и т. п. — оси могут выйти из отверстий пластин и цепь разъединится. Это иногда приводит к аварии.

Предельно допустимым износом цепей считается такой, когда длина цепи увеличивается на 2 процента от своего первоначального размера. Именно такому удлинению соответствует паз для регулировки натяжения цепи. Следовательно, если возникает необходимость удалить два звена, значит цепь, как правило, к дальнейшей эксплуатации непригодна.

Чтобы определить фактическую степень износа по длине, закрепляют конец цепи, а на другой подвешивают груз. Отсчитывают, например, 100 звеньев и сравнивают их длину с длиной стольких же звеньев новой цепи. Если цепь (100 звеньев) удлинилась более чем на длину двух звеньев, ее необходимо сменить.

Для уменьшения износа цепь периодически, в зависимости от загрязнения, смазывают так, чтобы смазка (указанная в инструкции) заполняла все зазоры, препятствуя проникновению в них песка.



Миллионы простых американцев решительно протестует против дальнейшего расширения сети автомобильных дорог в стране. Студенты Кембриджа (штат Массачусетс) заставили бульдозеристов прекратить работу. В Вашингтоне негры выступали под лозунгом «Пусть дороги белых не проходят через квартиры черных!» В небольшом городке под Нью-Йорком женщины устроили сидячую демонстрацию протеста прямо на асфальтировавшейся дороге и вынудили строителей уйти. Жители Сан-Франциско также добились прекращения строительства одной из надземных автомобильных дорог...

«Пусть дороги белых не проходят через квартиры черных!»

Подобных примеров можно привести немало. В чем дело? Разве строительство дорог не прогресс, не забота о нуждах населения? Протесты рядовых американцев имеют свои причины. Во-первых, ландшафт Америки все в большей степени оказывается навечно погребенным под асфальтобетонным покровом. Автострады поглощают землю и все, что на ней имеется: озера, луга, поля, леса. Они нарушают сложившиеся веками природные условия, заставляют сносить исторические постройки.

Но главная причина в том, что новые дороги делают бедных еще более бедными. Происходит это так. Проектировщики прокладывают новые автомагистрали обычно через те городские кварталы, где стоимость земельных участков наименьшая, то есть там, где живет беднота, преимущественно негры. Их дома безжалостно сносятся, а новое пристанище, которое получают их обитатели, оказывается далеко от прежнего места жительства. Сложившиеся социальные и экономические связи разрушаются. Даже те, кому «повезло», кто остался жить у новой дороги, попадают в незавидное положение. Жилой район оказывается разрезанным, и тот, кто остался по одну сторону магистрали, лишь с большим трудом, объездными путями сможет добраться до места работы или к друзьям на другой стороне дороги.

Конечно, дороги дело хорошее. Но когда строят их не во вред людям.

По материалам зарубежной печати

— Как тебе удалось перейти улицу?
— А я не переходил ее. Я родился на этой стороне...

Рисунок из французского журнала «Пари-Матч»

АВТОМОБИЛИ АРМИИ США

Армия США — послушное орудие империалистических монополий.

Ненависть к мировой системе социализма, страх перед национально-освободительным движением определяют сегодня политику этого крупнейшего капиталистического государства, расширяющего свои агрессивные действия в различных районах мира. Это сопровождается все усиливающейся гонкой вооружений. Большое внимание Пентагон уделяет повышению мобильности армий, их способности двигаться как по дорогам, так и без них в различных климатических условиях.

В таблице 1 представлены главные параметры шести автомобилей, составляющих основу армейского парка США.

Все названные машины — полноприводные, конструкция их систематически совершенствуется. У моделей M151, M37A1, M135 и M125 — верхнеклапанные карбюраторные двигатели с жидкостной системой охлаждения, а у M34A1 и M41 — многотопливные дизели. Для облегчения пуска при низких температурах каждый из них снабжен подогревателем.

Большое значение придается возможности быстрого ремонта автомобиля в полевых условиях. Для этого на всех машинах двигатель, коробка передач и раздаточная коробка, а на M151 и M37 еще и радиатор расположены в одном легкосъемном блоке.

Модели малой грузоподъемности (M151, M37A1) снабжены тормозной системой с гидравлическим, а остальные — с гидропневматическим (M34, M135, M41) и пневматическим (M125) приводом. Все машины приспособлены для преодоления водных преград вброд с полным погружением двигателя.

Среди специальных транспортных средств, способных двигаться по полному бездорожью, можно отметить сочлененные колесные машины из соединенных сцепным шарниром частей — XM561 и ГОУЭР и четырехосные полноприводные XM410 и XM656. Основные данные этих вездеходов приведены в табл. 2.

Двухзвенный сочлененный автомобиль XM561 — это сочетание двухосного тягача и одноосного прицепа для перевозки людей и различных грузов. Конструкция звеньев несущая. Изготовленные из алюминиевых сплавов, они имеют небольшой вес. Двигатель — многотопливный дизель. Все колеса ведущие, с независимой подвеской. Привод колес заднего звена при необходимости включается водителем. Сочлененная конструкция обеспечивает машине высокую проходимость. Движитель лучше приспосабливается к неровностям местности, так как переднее звено может поворачиваться относительно заднего на угол до 30 градусов в горизонтальной и до 40 в вертикальной плоскостях (фото 7).

1. Двухосный автомобиль M151.

2. Двухосный автомобиль M37.

3. Трехосный автомобиль M34.

4. Трехосный автомобиль M135.

5. Трехосный автомобиль M41.

И передние, и задние колеса управляются. Благодаря этому радиус поворота у этой машины всего 8,8 м.

Двухзвенные сочлененные автомобили ГОУЭР фирмы «Катерпиллер» грузоподъемностью 7,5 и 13,5 т (два семейства). Си-

Таблица 1

Параметры	Марка и колесная формула					
	M151 (4×4)	M37A1 (4×4)	M34A1 (6×6)	M135 (6×6)	M41 (6×6)	M125 (6×6)
Собственный вес, кг	930	2700	6000	5590	9 000	14 750
Грузоподъемность, кг:						
по шоссе	540	900	4540	4540	6 800	13 600
вне дорог	360	680	2270	2270	4 500	9 200
Вес буксируемого прицепа, кг:						
по шоссе	900	2722	4540	4540	13 600	22 700
вне дорог	680	1800	2720	2720	6 800	15 800
Габаритные размеры, мм:						
длина	3350	4810	6980	6780	7 870	8 090
ширина	1575	1870	2235	2235	2 440	2 896
высота	1725	2200	2720	2670	2 820	3 277
Дорожный просвет, мм	260	275	356	320	330	400
Мощность двигателя, л. с.:						
на дизельном топливе	—	—	140	—	220	—
на бензине	71	94	113	146	—	300
Запас хода (по топливу), км	480	345	560	360	500	480
Максимальная скорость, км/час	96	88	96	93	96	64
Глубина преодолеваемых вброд водных преград, м	1,5	1,83	1,9	1,8	2	2



6. Трехосный ввтомобиль М125.



7. Автомобнль ХМ561 во время двнження по пересеченной местности.



8. Двухзвенный сочлененный аатомобнль ГОУЭР.



9. Четырехосный полноприводный автомобиль ХМ410.



10. Четырехосный полноприводный автомобиль ХМ410Е1.

ловой агрегат — двухтактный V-образный восьмнцилиндровый дизель — уствнавливается на переднем звене, которое может использоваться в сочетании с задним а внде грузовой платформы, цнстерны (фото 8), ремонтно-эвакуационной машииы.

Предполагается, что 7,5-тонный ГОУЭР может в знвчительной мере заменить используемые в настоящее время в войсквх обычные 5-тонные грузовики и частично трехосные 10-тонные автомобили. Разъемная коиструкция передиего и заднего звеньев вездеходов ГОУЭР дает возможность взаимио заменять вгрегаты в пределах семейства и расширить типвж машин. Все колеса у них ведущие, управляемые, большого размерв, с регулируемым давлеиием воздуха.

У модели ГОУЭР нет рамы, подрамника, рессор и амортизаторов. Несущим является корпус. Отсюда снижение веса и увеличение грузоподъемиости. Широкопрофильные шины обеспечивают необходимую силу тяги на слабых груитах и поглощают удары при движенни, выполняя фуикции рессор.

На 7,5-тонных ГОУЭРвх устанавливается трансмиссия с гидромехвиической коробкой передвч, двухступеичатым гидротрвнсформатором и приводом нв все колеса. При повышении скорости до 16 км/час автоматически отключаются задние колеса. Однвко водитель при иеобходимости может включить их.

Тормоза имеют пневмвтический привод. При утечке воздуха в одном из звеньев оно автоматически отключается.

На 13,5-тоиных автомобилях ГОУЭР трансмиссия состоит из мехвнической части для привода передних колес и злектрической для привода задних при движении в тяжелых дорожных условиях. Питание злектропривода заднюх колес и различного вспомогательного оборудования (в том числе привода рулевого управления) осуществляется специальным трехфазным генервтором переменного тока. Тормоза — дискоаые, герметизированные.

По сообщениям вмериканской печати, при испытвииях на Аляске машины ГОУЭР двигались по полутораметровой снежной целине и грунту, размокшему на глубину до метрв.

Четырехосиые полноприводные автомобили. Более других совреvенны по конструкции автомобили ХМ410 (ХМ410Е1) фирмы «Крейслер» (фото 9 и 10) и М656 заводов «Форд».

Эти машины приспособлеиы к воздушному десантированию и обладвют требуемой в десантных войсках проходимостью на пересеченной местности.

При их создвнии были широко использованы проверенные в зксплуатвции серийные узлы и вгрегаты. Оба ввтомобиля имеют многотопливные двигатели фирмы «Коитииеитвль». Обслуживание машии упрощено благодаря небольшому количеству точек смазки через прессмасленки, использоввнию подшипников с закладываемой при сборке долговечной смазкой, втулок из специальных антифрикционных материалов и герметичных саморегулирующихся тормозных механизмов. Все перечисленные модели могут вплавь преодолевать водные преграды.

Характерным для перечисленных типов машин является применение миоготопливных дизелей и значительное увеличение удельной мощности двигателя на тонну общего веса машины.

Готовя армию к агрессивным действиям, Соединенные Штаты Америки в больших масштабах ведут поисковые рвботы по созданию воеииой автомобильной техники, позволяющей обеспечивать действия войск вие завнсимости от дорожных н климатических условий. В зтих целях н создаются в больших количествах все новые и новые образцы наземных транспортных средств.

Н. ХАРЦИЕВ,
В. ЧАБАН

По материалам зарубежной печати

Таблица 2

Параметры	Марка и колесная формула				
	ХМ561 (6×6)	ГОУЭР ХМ520 F1 (4×4)	ГОУЭР ХМ437 Е1 (4×4)	ХМ410 Е1 (8×8)	М656 (8×8)
Грузоподьемность вне дорог, кг	1134	7 250	13 608	2450	4718
Собственный вес, кг	2750	11 200	14 515	5100	7000
Вес буксируемого вне дорог прицепа, кг	—	—	—	2430	5900
Габаритные размеры, мм:					
длина	5613	10 730	11 000	6550	7010
ширина	2134	2 740	2 900	2440	2440
высота	1473	2 514	3 100	1780	2700
Дорожный просвет, мм	380	610	760	340	305
Мощность двигателя, л. с.	103	213	336	150	210
Запас хода (по топливу), км	790	400	480	480	640
Максимальная скорость, км/час	88	48	54	88	80



Второе место Андреева

Последний из четырех этапов розыгрыша Кубка Дружбы социалистических стран по автогонкам на машинах формулы 3 состоялся в Дрездене (ГДР). Ои закончился победой дрезденского спортсмена Г. Мелькуса. Юрий Андреев пришел вторым, проиграв победителю 20 секунд. Третье место у гонщикв ЧССР В. Бобекв.

По сумме четырех этапов Кубок выиграла сборная Чехословакии (114 очков), оттеснив команду ГДР, иеоднокрвтного обладателя почетного приза, на второе место (88 очков). Наши гонщики заняли третье место (56 очков).

В личном зачете по сумме четырех этапов лучший результат (43 очка) у В. Губачека (ЧССР, «Лотос-Форд-41Ц»), вплотную за ним идут Г. Мелькус (ГДР, «Мелькус-Вартбург») — 42 очка и В. Ондржейик (ЧССР, «Лотос-Форд-41Ц») — 41 очко. Советский гонщик Ю. Андреев на машине «Де-Саиктис» с 31 очком вышел на четвертое место.

Итоги подведены

Закончилось первенство мира по мотокроссу в классе 250 см³. Приводим результвты последиих трех этапов. **Х этап (Швеция):** 1. С. Гебейерс; 2. О. Петерссон; 3. Б. Нильссои, 4. 3. Стрияд; 5. Г. Моисеев, 6. У. Пальм. **XI этап (Финляидия):** 1. Ж. Робер; 2. О. Петерссои; 3. И. Стром; 4. Г. Моисеев; 5. Р. Сместад; 6. К. Вехконен. **XII этап (СССР):** 1. В. Кавинов; 2. Ж. Робер; 3. М. Хальм; 4. А. Ангерс; 5. Г. Моисеев; 6. М. Растворцев.

По сумме семи лучших результатов в 12 этапах места распределились так: 1. Ж. Робер (Бельгия, «Чезет») — 97 очков; 2. С. Гебейерс (Бельгия, «Чезет») — 96; 3. О. Петерссон (Швеция, «Сузукн») — 71; 4. И. Стодолка (ЧССР, «Чезет») — 45; 5. К. Конечный (ЧССР, «Чезет), — 38; 6. Т. Хвлльман (Швеция, «Хускварна»)— 32; 7. 3. Стриад (ЧССР, «Чезет») — 31; 8. М. Виртц (Бельгия, «Бультако») — 30; 9. В. Кавииов (СССР, «Чезет») — 28; 10. Г. Моисеев (СССР, «Чезет») — 27.

Чемпион известен

Чемпион мнра по мотокроссу в классе 500 см³ стал изаестен досрочно. Им ствл 24-летний шведский гонщик Бенгт Эберг.

Приводим результаты трех последних этапов первенства. **Х этап (Фраиция):** 1. Б. Эберг; 2. П. Фридрихс; 3. Р. де Костер; 4. К. Хнкмэн; 5. К. Хвммаргрен; 6. Г. Вольсннк. **XI этап (Швейцария):** 1. Б. Эберг; 2. Р. де Костер; 3. П. Фридрихс; 4. А. Юнссон; 5. Я. Гомола; 6. К. Хаммаргрен. **XII этап (ГДР):** 1. А. Кринг; 2. Р. де Костер; 3. Б. Эберг; 4. К. Хаммаргрен; 5. Д. Бэнкс; 6. Я. Гомола.

Окончательное распределение мест в чемпионате таково (сумма семи лучших результатов из 12 этапов): 1. Б. Эберг (Швеция, «Хускварна») — 94 очка; 2. Д. Бэнкс (Англия, БСА) — 72; 3. П. Фридрихс (ГДР, «Чезет») — 67; 4. А. Кринг (Швеция, «Хускварна») — 68; 5. Р. де Костер (Бельгия, «Чезет») — 66; 6. Д. Николл — 40; 7. К. Хикмэн (оба Англия, БСА) — 38; 8. К. Хаммаргрен (Швеция, «Хускварна») — 35; 9. И. Тейвиссен (Голландия, «Хускварна») — 32; 10. Я. Гомола (ЧССР, «Ява») — 31.

Финал на „Уэмбли“

Финал первенства мира по спидвею собрал на лондонском стадионе «Уэмбли» 90 тысяч зрителей. Титул чемпиона мира вновь выиграл 29-летний новозеландец Иван Маугер. Его соотечественник Барри Бриггс, чемпион прошлых лет, довольствовался вторым местом. Последующие четыре места заняли: 3. С. Шэстен (Швеция), 4. Н. Букок (Англия), 5. Г. Хольмквист (Швеция), 6. Э. Яицаж (Польша).

Единственный среди шестнадцати финалистов советский гонщик Валерий Клементьев вышел на 13-е место, набрав 4 очка.

Результат дебютанта мирового чемпионата не следует расценивать как неудачу, если учесть стоявшие перед ним трудности (незнакомая, очень специфическая дорожка, отсутствие в финале других наших гонщиков).

Не увядает мастерство ветерана

Советские гаревики заслуженный мастер спорта Б. Самородов, мастера спорта В. Кононович и Г. Хлыновский приняли участие в шести товарищеских международных встречах. Три первых соревнования, прошедших в Софии, Пловдиве и Шумене, были посвящены 25-летию победы социалистической революции в Болгарии. Вместе с нашими и болгарскими спортсменами старт приняли гонщики Австрии, Польши, Румынии, Чехословакии и Югославии. В двух состязаниях победы одержал ветеран советского спидвея Б. Самородов, в одном — В. Кононович.

Затем наши гонщики приехали в Венгрию, где вместе со спортсменами ГДР, Польши, Чехословакии и хозяевами треков приняли участие еще в трех товарищеских соревнованиях, посвященных 25-летней годовщине со дня начала освобождения Венгрии Советской Армией от фашистского ига. И вновь отличился Б. Самородов. Две встречи закончились его победами.

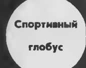
Мотокросс наций

В бельгийском городе Кестер состоялся командный Мотокросс наций (класс 250 см³). В нем победила бельгийская сборная. Последующие места — у команд Швеции, ЧССР и Голландии. Советские спортсмены на этот раз в розыгрыше приза не участвовали.

Без перемен

Десятый этап, который состоялся в Северной Ирландии, не внес существенных перемен в распределение мест на чемпионате мира по кольцевым мотогонкам.

Победителями по классам машин стали: 50 см³ — А. Ньето («Дерби»); 250 см³ — К. Каррутерс («Бенелли»); 350 и 500 см³ — Д. Агостини («МВ-Агуста»). Неплохие результаты в классе 350 см³ показали гонщики социалистических стран — Г. Роснер (ГДР) на МЦет занял второе, а Ф. Счастный (ЧССР) на «Яве» — пятое место.



Сотрудничество развивается

Продукция венгерской автомобильной и мотоциклетной промышленности хорошо известна у нас. Автобусы «Икарус» — и городские, и междугородные, и туристские, мотоциклы «Паннония» завоевали добрую репутацию у водителей. На выставке в Москве венгерские друзья представили последние образцы всех вариантов автобусов, в том числе туристскую модель «Люкс». Их отличает рациональная планировка, удобные кресла для пассажиров и рабочее место водителя. Последнее качество характерно и для новых грузовиков «Раба» и «Чепель», включенных в экспозицию. Это автопоезд с универсальными алюминиевыми кузовами-фургонами, тягач с полуприцепом для стандартных морских контейнеров и даже автомобиль с кузовом для перевозки 21 600 живых цыплят, оборудованный отоплением, вентиляцией и приспособленный к дезинфекции.

Столичные автомобилисты познакомились с устройством «лежачего» дизеля, предназначенного для автобусов. Горизонтальное расположение цилиндров позволяет размещать его под полом, что существенно облегчает планировку салона.

В том же зале были показаны задние мосты, поставляемые в порядке экономического сотрудничества для наших автобусов ЛиАЗ и ЛАЗ, оригинальная гидравлическая установка для правки рам и кузовов, различные подъемные механизмы и другие образцы гаражного оборудования, среди которых обратили на себя внимание стенды для регулировки топливной аппаратуры дизелей.

Подолгу задерживались посетители у макета станции технического обслуживания и ремонта, где предусмотрен самый широкий комплекс работ. Оборудование для станции полностью производит венгерская промышленность.

Выставка содействовала техническому и экономическому сотрудничеству наших дружественных стран.



На выставочной площадке.





Тягач «Раба» с полуприцепом, на котором установлен морской контейнер.

Это унифицированная кабина грузовиков «Раба». Сиденье водителя снабжено индивидуальной подвеской. Подушка и спинка регулируются. За сиденьем два (нижнее и верхнее) спальных места и второе окно.

КАК ДВАЖДЫ ДВА

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24.

Правильные ответы — 2, 5, 9, 11, 16, 18, 21, 23.

I. Едут только нерельсовые транспортные средства; трамваю при сочетании зеленого сигнала со «стрелкой» налево запрещается двигаться прямо.

II. Этот указатель действует до ближайшего перекрестка.

III. Если два знака (любой группы) противоречат один другому, подчиняться надо временному знаку (на стойке).

IV. При перевозке людей на грузовых автомобилях скорость движения не должна превышать 50 км/час.

V. Поворачивающий налево (кроме трамвая) пропускает любые транспортные средства, движущиеся в прямом направлении.

VI. На улицах с двухсторонним движением в два ряда и более для остановки на левой стороне надо развернуться.

VII. До первого перекрестка действует только знак «Разрешенное направление движения» (ответ 21).

VIII. «Граничная линия» изображена на левом рисунке, на правом — «линия запрещения остановки».

К СТАТЬЕ «БАГАЖНИК НА МОТОЦИКЛЕ»
(«За рулем», 1969, № 10)

На 2—3-й страницах вкладки в нижней строке таблицы, относящейся к мотоциклу «Паннония», в графе «R» вместо 320 мм должно быть 520 мм.

ОПУБЛИКОВАНО В ЖУРНАЛЕ В 1969 году

* Первая цифра обозначает номер журнала, вторая — страницу.

СПОРТ И ТУРИЗМ

ОБСЛУЖИВАНИЕ

РАЗНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

В жизни Финляндии — сравнительно небольшой северной страны с населением в 4,5 миллиона человек — автомобильный транспорт играет весьма важную роль. На долю автомобилей приходится около 70 процентов грузовых перевозок, а автобусы служат средством сообщения более чем для трех четвертей пассажиров. Автомобильный парк страны насчитывает более 700 000 машин.

Правила движения в Финляндии базируются на международной Конвенции с некоторыми, разумеется, поправками на местные условия. Так, в населенных пунктах максимальная скорость движения легковых автомобилей не должна превышать 50 км/час. На магистралях, где нет никаких знаков, скорость их не ограничивается, если только они не буксируют жилой прицеп. Для этого случая установлен предел — 70 км/час.

На дорогах Финляндии за рулем автомобиля чувствуешь себя спокойно даже при большой скорости. Прежде всего благодаря четким дорожным знакам и разметке проезжей части. Знаки устанавливаются на видных местах, окрашены рефлекторными красками и хорошо видны ночью в свете фар даже на большом расстоянии. В стране существует обязательный порядок: при любых ограничениях — скорости, обгона и т. п. конец запретной зоны отмечается «отбойным» знаком.

На дорогах с асфальтированным покрытием почти везде нанесены осевые линии и боковые линии, отделяющие небольшую полосу проезжей части для велосипедистов и пешеходов. На более или менее опасных участках дорог, кроме осевой, наносится параллельная ей линия желтого цвета. Обгон с выездом на желтую линию категорически запрещен.

Движение транспорта в городах регулируется в основном при помощи светофоров-автоматов, а полицейские-регулировщики появляются на загруженных перекрестках только в часы «пик», перед началом и в конце рабочего дня.

Отношения с водителями — доброжелательные. Если кто-то, например, не заметив регулировщика на перекрестке, едет на запрещающий сигнал, то его останавливают на середине перекрестка и возвращают задним ходом назад за линию «стоп». При смене сигнала такой водитель продолжает движение, как правило, без каких-либо объяснений с регулировщиком, если, конечно, проступок не повлек за собой никаких происшествий. Вместе с тем считается грубым нарушением правил, если при многорядном движении водитель не остановится перед пешеходным переходом или нерегулируемым перекрестком, когда автомобиль в параллельном ряду стоит или только что остановился.

Нерегулируемые перекрестки водители проезжают, уступая дорогу тому, у кого нет помехи справа.

Когда один из водителей уступает другому право проезда, тот непременно приветствует его поднятой рукой. Видя скопление пешеходов у перехода, водитель останавливается сам, пропуская их, а пешеход обязательно поблагодарит водителя. В Финляндии переход перекрестков при красном свете светофора запрещен законом, принятым в 1968 году.

На улицах водители не проявляют торопливости и нервозности. Например, если у светофора заглох двигатель и водитель не может его быстро пустить, то стоящие позади предложат ему свои услуги или помогут убрать автомобиль с проезжей части.

Контроль за исполнением правил движения возложен на Министерство внутренних дел. Для этих целей применяются различные методы. Так, за скоростью полиция следит при помощи переносных радиолокационных установок со счетно-решающим устройством. Непосредственно на дорогах специальными приборами контролируется сила света и направленность луча фар, отмечается падение напряжения при работе двигателя на малых оборотах и т. д.

За систематическое и грубое нарушение правил движения водитель может быть приговорен даже к тюремному заключению.

Правила движения автомобилей в стране постоянно совершенствуются. Вот и сейчас Финляндия принимает участие в работе Комитета дорожного транспорта северных стран, где разрабатываются единые правила движения для скандинавских государств.

В. ПРАСОЛОВ

На первой странице обложки фото В. Бровко и А. Кузнецова.

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака **Корректор В. В. Никольская**

Адрес редакции: г. Москва, К-92, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: отдел науки и техники — 221-94-67; отдел обучения и воспитания — 295-92-71; отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21; отдел оформления — 223-37-72. Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.9.69 г. Подп. к печ. 16.10.69 г. Тираж 2 590 000 экз.
Бум. 60×90 1/8. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Цена 30 коп. Зак. 522. Г-67676

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в типографии издательства ЦК КП Белоруссии. г. Минск.

У СЕВЕРНОГО СОСЕДА



Размеры и шрифт указателей на загородных дорогах делают их легко различимыми на больших расстояниях.

Для увеличения пропускной способности улиц нередко отчетливыми указателями определяют направление движения из каждого ряда.

Полицейские в Хельсинки управляют движением с подлинным артистизмом.

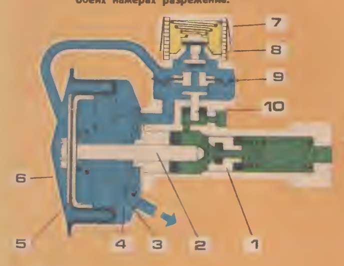
Посмотрите, как дисциплинирован финский водитель: если есть место справа, левый ряд оставляется свободным.



ГИДРО-ВАКУУМНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ ТОРМОЗОВ

К статье
инженера В. Тапинского
на стр. 8

I. Даалення жидкости нет. В обеих намерах разрежение.





III. Сильное нажатие. Перекрыт аануумный и открыт аоздушный нлапан. Шток рабочего поршня закрыл отаерстие а гидраалическом поршне. Усилитель работает.



II. Слабое нажатие. Усилитель не работает. Жидкость проходит через него свободно.



IV. «Оттормажиаание». Закрыт аоздушный и открыт аануумный нлапан. Воздух а намере за поршнем разрежается, поршни аозаращаются а исходные положения, жидность из рабочих цилиндров перетенает а бачок глааного.

Условные обозначення: желтый цвет — воздух атмосферного давлення; снннй — разреженный воздух; зеленый — жндность; нрасный — жндкость под давлением.